الموسوعة العسكرية الإسرائيلية ١٠

سلاح الجو الإسرائيلي

ترجمة دار الجليل

الطبعة الثانية



الموسوعة العسكرية الاسرائيلية (1)

سلاح الجو الاسرائيلي

رقم الايداع لدى مديرية المكتبات والوثائق الوطنية ١٩٨٧/١/٢٤
رقم الاجازة المتسلسلة ١٩٨٧/١/٤٥٧

تصميم الغلاف: الفنان خضر نعيم

حقوق الطبع محفوظة **الطبعة الأولى**

دار الجليل للنشر **١٩٨٨**
والدراسات والابحاث الفلسطينية ـ عمان
ص.ب ٨٩٧٢ ـ تلفون ٦٦٧٦٢٧

الموسوعة العسكرية الاسرائيلية (١)

المستشار الرئيس: الجنرال (الاحتياط) مردخاي غور.
المحـــــررون : يعقوب ايريز ، ايلان كفير.
المحرر المسؤول : يهودا شيف.

سلاح الجو الاسرائيلي

بقلم: زئيف شيف

ترجمة : دار الجليل



والدراسات والابحاث الفلسطينية
عمان ـ ص.ب ٨٩٧٢ تلفون ٦٦٧٦٢٧ تلكس ٢٣٠٣١

The Israeli Military Encyclopedia (1)

Chief Counsellor: General (res) Mordachi Ghour

Editors :

Yacoub Erez

Ilan Kafir

Editor in chief :

Yehoude Sheif

Israeli Air Force

By : Zeif Sheif

Translated by Dar El-Jaleel

First Edition

1988

Published By :

Dar El Jaleel For Publishing & Palestinion

Research & Studies

P.O.Box 8972 Tel: 667627

Telex 23031 - Fax 603918

Amman - Jordan

المحتويات

تقديم :

لعل من نافلة القول، أن نظرية الأمن الاسرائيلية، تستند أساساً الى القوة المتميزة، ذلك أن زعماء الكيان الصهيوني، قد خططوا منذ القديم، لبناء «دولتهم» المقتطعة من قلب الوطن العربي، بحيث تكون قادرة على استباق الاحداث، وليس على مواجهتها، حينما تدعو الحاجة...

ليس صحيحا أن اسرائيل تتخذ منهجاً دفاعياً، في الحفاظ على أمنها، وتبني قوتها وفقا لمقولتها «بأنها تعيش وسط غابة ملأى بالوحوش العربية، المتأهبة لافتراس الحمل الاسرائيلي الوديع».. فاسرائيل، بكل اجنحتها العسكرية والمدنية، تدرك بأنها قامت على العدوان، وعمّرت أربعين عاماً، حتى الآن، على العدوان.. وسيبقى العدوان والتوسع ركيزتين من ركائز المنهج الصهيوني...

وحتى يتسنى لاسرائيل، أن تكون «الدولة الاقوى»، كان لا بد لها من بذل جهودها في شتى المجالات، لتتخذ هذا الشكل من القوة، القادر على رسم الخارطة التي تتوافق مع اطماعها ... ما كان هذا ليصبح حقيقة واقعة، لولا ارتماؤها في احضان القوى الاستعمارية، التي وجدت في اسرائيل ضالتها المنشودة، والاداة التي يمكن أن تتحقق، على ايديها، مصالحها في المنطقة الأكثر حيوية في العالم، هذا فضلًا عن الوهن العربي، الذي أتاح للدولة الدخيلة، فرصة أن تصول أو تجول، كيف تشاء، دونما رقيب أو حسيب.. أو رادع..

نسوق هذا القول، في معرض تقديمنا للموسوعة العسكرية الصادرة عن دار النشر التابعة للجيش الاسرائيلي (معرخوت) التي تضمنتها ثمانية عشر مجلداً، تغطي مختلف الاسلحة الاسرائيلية:ـ

١ ـ الجيش والأمن «أ»
٢ ـ الجيش والأمن «ب»
٣ ـ سلاح الجو
٤ ـ سلاح المظليين
٥ ـ الشبيبة الطلائعية
٦ ـ سلاح الاستخبارات

٧ ـ سلاح المدرعات
٨ ـ سلاح المدفعية
٩ ـ سلاح الهندسة
١٠ـ سلاح البحرية
١١ـ سلاح المشاة
١٢ـ سلاح الاتصال
١٣ـ سلاح التسليح
١٤ـ الدوريات وابناء الاقليات
١٥ـ السلاح النسائي
١٦ـ الشرطة العسكرية
١٧ـ الصناعات الأمنية
١٨ـ المصطلحات العسكرية والأمنية.

دار الجليل للنشر والدراسات والابحاث الفلسطينية، وقد قررت ترجمة هذه الموسوعة، واصدارها، انما تهدف الى افادة المهتمين العرب، مدنيين وعسكريين، ووضعهم في صورة الاساسيات العسكرية الاسرائيلية..

انه لأمر بدهي ، أن هذه الوسوعة، معدة أساساً، لخدمة القوات الاسرائيلية وتثقيفها، بيد أن المهتم العربي، هو الآخر قادر بذكائه، على الأفادة منها، بمثل قدرته على تمييز الغث من السمين، وفرز السم الذي اعتاد بنو صهيون دسه في الدسم.. من خلال مؤلفاتهم وابحاثهم ومنشوراتهم، وكل وسائل اعلامهم..

بقي أن نقول ان دار الجليل، ستعفي نفسها من التقيد بالتسلسل الاساسي للموسوعة، حيث ستواصل اصدار المجلدات تباعا، باجزائها الثمانية عشر.. وهي اذ تقدم على هذا العمل، لترجو أن تكون قد قدمت نتاج جهد، يخدم قضيتنا الفلسطينية والعربية، أولاً وآخراً، فالتصدي للعدو الصهيوني، لا بد وأن يبدأ بدراسة فكره، الذي اعتاد أن يترجمه الى كلمات وجمل وعبارات، ينبغي للمهتمين أن يقرأوها بأمعان وترو..

والله الموفق

اسرة دار الجليل

مدخـل :

لقـد وضعت أسس سلاح الجو الاسرائيلي في حرب عام ١٩٤٨ ولكن جذوره اعمق من ذلك بكثـير، ان سلاح الجـو الاسرائيـلي لم ينشأ من العدم، فقبل حرب عام ١٩٤٨ اتخذت الخطوات لانشاء أسس جوية في المستوطنات اليهودية جنبا الى جنب مع الجهود التي بذلت آنذاك لازدهار المستوطنات وانشاء قوات حماية يهودية.

كمـا ان رجـال منـظمـة هشـومـير أي «الحارس» كانوا يحلمون بإقامة قوة يهـوديـة وعنـد تأسيس الهستدروت وضع في برنامجها عشية مؤتمرها الثاني بند يتحـدث حول ضرورة اقـامـة مؤسسة طيران يهودية مستقلة في فلسطين، وفي عام ١٩٢٥ سافر الى فرنسا احد رجال منظمة هشومير لاقناع الجيش الفرنسي بتدريب طيـارين يهـود من فلسـطين ولكن الاجتمـاع لم ينجـح ولهـذا تقرر ايفاد المبعوث يسرائيل شوماط الى الاتحاد السوفياتي، وهناك استقبل بالترحاب وحصل على وعد بمسـاعـدة يهـود فلسطين على اقامة قوة جوية خاصة بهم، وتم الاتفاق على ايفاد شاب يهودي من فلسطين للاشتراك في دورة طيران، وفعلا اوفد المرشح الى الاتحاد السوفياتي ولكنه لسبب ما قرر البقاء هناك ولم يعد الى فلسطين بعد ان تخرج من دورة الطيران.

لقـد بذلت الجهـود الجـادة في المجال الجوي في سنوات الثلاثين، ففي عام ١٩٣٢ انشىء في حيـفـا اول ناد للطيران الشراعـي، وعـنـدمـا انشىء النـادي الفلسـطيني للطيران سيـطرت عليه منظمة الهاغانا وكان ابرز ممثليها انذاك دوف هوز والياهو غولومب.

في عام ١٩٣٩ انتهت اول دورة طيران في «البلاد» وحصل عشرات الخريجين على شهـادات طيران، والى جانب نشـاطات منـظمـة الهـاغـانـا في نادي الطيران الفلسـطيني بدأت منـظمـة ايتسـل ايضـا في الاهتمـام بموضوع الطيران وافتتح

اعضاؤها دورة طيران، وبعد تخرج اول دفعة من الطيارين اليهود اقيمت شركات طيران تجارية.

لقد كانت هناك خطوة أخرى شجعت الطيران اليهودي وتمت ابان الحرب العالمية الثانية، فعندما نشبت الحرب وافتتحت مكاتب التجنيد، تجند عدد كبير من اليهود في سلاح الجو الملكي البريطاني، وحتى انتهاء الحرب العالمية انضم حوالي ١٥٠٠ شاب وشابة الى سلاح الجو البريطاني.

وفي البداية استخدموا في مهن فنية وفي مجال الخدمات فقط، ونتيجة لضغط الوكالة اليهودية وافقت لندن في النهاية على ايفاد بضع عشرات من الشبان اليهود الى دورات طيران وتوجه اول فريق الى لندن في اواخر عام ١٩٤٣ وكان من بين اعضائه عدد من القادة الاوائل لسلاح الجو الاسرائيلي، وعندما فشلت جهود الوكالة اليهودية لزيادة عدد الطيارين اليهود في سلاح الجو البريطاني والاسلحة الجوية التابعة لدول الحلفاء الاخرى، تقرر تنظيم دورات طيران مستقلة في الولايات المتحدة، كما حاولت الوكالة اليهودية بدون نجاح اقناع الحلفاء بتشكيل اسراب خاصة بقيادة طيارين يهود.

عند نشوب الاحداث التي سبقت حرب عام ١٩٤٨ كانت لدى الكيان اليهودي في فلسطين نواة جوية، وتبين من اول احصاء بأن من الممكن فورا تجنيد ٣٥ طيارا في الخدمة العسكرية، وبتاريخ ١٠ تشرين الثاني عام ١٩٤٧ تقرر انشاء «الخدمات الجوية» وهكذا مهدت الطريق لتأسيس سلاح الجو الاسرائيلي.

حرب عام ١٩٤٨ ....

استهلت «دولة اسرائيـل» يومهـا الاول بهجـوم سلاح الجـو المصري على تل ابيب، وادركت اسرائيـل بعـد يوم واحـد من اعلان قيامها بأنها مكشوفة تماما من الجو.

في يوم السبت ١٥ ايـار ١٩٤٨ وفي السـاعـة الخامسة صباحا قدمت اربع طائـرات مصريـة من طراز «سبيت فايـر» من اتجـاه البحر وهاجمت مطار «دوف» الكائن في شمال تل ابيب، الذي كان يضم جميع طائرات السرب الوحيد الذي كان يملكه سلاح الجو الاسرائيلي، على الرغم من انه كان واضحا بأن العرب يستعدون لغزو فلسطين وان سلاح الجو المصري سيحاول الهجوم فإن الطائرات اليهودية لم توزع في امـاكن مختلفـة من «البـلاد»، وفعلت الطائرات المصرية الاربع في اجواء «الدولة» التي ولدت لتوها ما يحلو لها واصابت قذائفها المرائب والحقت خسائر في الارواح بين قتلى وجرحى، ولحسن الحظ لم تكن اصابات الطيارين المصريين دقيقة ولم يتمكنـوا من تدمـير اكثـر من طائـرتـين فقط، اما باقي الطائرات فقد اصيبت بأضرار طفيفـة، وقـد اطلقت قوات الحمـايـة النار على الطائرات المصرية واصابت واحدة منها واضطرت الى الهبوط الاضطراري في هرتسليا.

في السـاعة ٣٠ر٦ قدمت دفعة اخرى من الطائرات مؤلفة من اربع طائرات سبيت فاير ولم تكتف هذه الطائرات بمهاجمة المطار بل قصفت ايضا محطة توليد الكهـربـاء، وفي اليـوم التـالي استمـرت الهجمات الجوية وعاود المصريون مهاجمة تل ابيب ومـطار عاقـر حيث اصابوا هناك طائرة نقل من طراز كوماندو، وكان مطار عاقـر من الاهداف التي هاجمها سلاح الجو المصري في جنوب «البلاد» بالاضافة الى مهاجمته لكيبوتس نير عام.

بتاريخ ١٦ ايار انضم العراقيون الى الهجمات الجوية والحقت طائراتهم من طراز «هـانسـون» اضرارا طفيفـة في المستـوطنـات اليهودية في الشمال، وفي اليوم التـالي أي في يوم ١٧ ايـار عاد المصريـون الى مطار درف وبحثت طائـراتهم عن

مطارات اخـرى لمهـاجمتهـا، والحقـوا اضرارا بمطار كفار سيركين القريب من بيت تكفـا، وبعد يومين انضم السوريون وقاموا بهجمات جوية ضد اهداف في «الدولة» اليهودية الجديدة.

بتـاريـخ ١٩ ايـار اكتشف السوريون بأن السرب الاسرائيلي يرابط في مطار مؤقت بالقـرب من مستعمـرة يبنئيل، وبـدأوا بشن هجمات على المطار مما اضطر الطيـارين الاسرائيليـين الى نقل طائراتهم المعدودة الى مطار محنايم، لقد كان هذا المـطار قريبـا من الحـدود السـوريـة ولكن الاسرائيليـين تمكنـوا هنـاك من تمويه الطائرات واخفائها.

لقـد شعـر المصريون بالحرية في اجواء اسرائيل ونجحوا في ايصال طائراتهم الى أي مكان، وفي شهر أيار بدأوا في استخدام طائرات من طراز داكوتا في عمليات القصف، وفي يوم ١٨ ايـار قصفـوا تل ابيب بعنف واصـابـوا محـطة البـاصات المركزية واسفر ذلك القصف عن مقتل ٤٢ شخصا، لقد تعرضت تل ابيب للقصف ١٦ مرة وبالاضافة الى هذه المرات فقد قصفت القدس ايضا.

ومن بين المستـوطنـات اليهـودية التي تضررت من جراء النشاطات الحيوية المصريـة، غديـره (قطره) ويبنا ونغبا وغيبر عام وبيتسرون وكفار يعبتس وكفار يونا وتل نوف ومحنايم، وسيطر المصريون في تلك المرحلة سيطرة تامة على اجواء «البلاد».

ان سلاح الجو الاسرائيلي الذي كان مزوداً آنذاك بطائرات خفيفة فقط، ولم يكن قد حصـل على اول دفعـة من الطائرات المقاتلة،ولم يكن قادرا على الرد المناسب كما انه اضطر الى استخدام طائراته في ساعات الظلام فقط، وبذل كل ما بوسعـه للامتناع عن الاشتباك مع الطائرات المصرية المقاتلة ومع ذلك فقد اصابت الطائرات اليهودية اهدافا مختلفة ابتداء من حي الشيخ جراح في القدس ورام الله وغزة وعراق سويدا وحتى القنيطرة في الهضبة السورية.

بتـاريخ ٢٢ ايار ارتكب المصريون خطأ كلفهم فقدان اربع طائرات من طراز سبيت فايـر، فقد ارسلوا طائراتهم لمهاجمة مطار رمات دافيد واعتقدوا لسذاجتهم بأنهم يهاجمون مطارا اسرائيليا ولكنه في الواقع كان لا يزال تحت سيطرة الانجليز وكان آخر مطار بقي تحت سيطرتهم قبل استكمال انسحابهم من فلسطين.

لقـد اتضح فيما بعد بأن البريطانيين حذروا من التعرض لمطار رمات دافيد

ولكن الاستخبارات المصرية نسيت القيام بالتنسيق في الامر مع شعبة العمليات فأصابت الطائرات المصرية القاعدة البريطانية وتمكنت من تدمير ثلاث طائرات من طراز سبيت فاير ومرآب واحد، ولم يكتف المصريون بذلك فارسلوا اربع طائرات اخرى من طراز سبيت فاير لمهاجمة رمات دافيد وفي هذه المرة كان الانجليز في انتظارهم ودارت معركة جوية في المنطقة تم خلالها اسقاط طائرتين مصريتين فورا بينما اصيبت الطائرتان الاخريان وتمكنتا من الفرار وقتل طيار مصري ووقع الطيار الثاني في الاسر لدى الجيش الاسرائيلي ويدعى عبدالرحمن عنان.

لقد بدأت الاعمال العدائية في حرب عام ١٩٤٨ والنشاطات الجوية للطائرات اليهودية قبل اعلان «الدولة» اليهودية بفترة طويلة، فمنذ ان بدأت الحوادث والهجمات ضد اليهود ومستعمراتهم بدىء باستخدام الطائرات القليلة التي كانت بحوزة الكيان اليهودي انذاك، خلال فترة قصيرة للغاية من قرار الجمعية العامة للامم المتحدة بتقسيم فلسطين الى دولتين، يهودية وعربية بدأت الهجمات على المواصلات اليهودية وعزلت مستعمرات يهودية وعاشت مستعمرات اخرى في حالة حصار تام.

على الرغم من وجود الانجليز في «البلاد» في تلك الفترة فقد دعت الحاجة الى شق الطريق الى تلك المستوطنات وكان ذلك يتم بوساطة القوافل المؤلفة من سيارات مصفحة تصفيحا بدائيا، ولكن ذلك لم يكن كافيا، واحيانا كانت الحاجة تدعو الى نقل معدات وذخيرة ومواد طبية وكان ذلك يتم بوساطة الطائرات الخفيفة.

ان مستوطنة جوش عصيون التي فرض عليها حصار تام قد اصبحت هدفا دائما للطائرات الاسرائيلية الخفيفة التي شكلت ما يشبه القطار الجوي، وكانت الطائرات تقلع من مطارات الرملة واللد، وكانت المشكلة ان اعين البريطانيين كانت مفتوحة وكان هناك خطر الاشتباك معهم، في البداية تطلب الامر تهريب الاسلحة الى الطائرات وبعدها نقلها بالطائرات الى المستعمرات المعزولة وقد منع الانجليز استخدام الطائرات للاغراض الحربية، وفي احدى المرات اعتقل الطيار عيزر وايزمن بعد ان نقل اسلحة وقنابل يدوية الى كفار عصيون، فقد توجهت الى هناك ثلاث طائرات خفيفة وكان مع عيزر وايزمن في الطائرة اسحق هانسون وفي الطائرة الثانية كان بوريس سنيور وايلي فاينغرش وفي الطائرة الثالثة يعقوب بن حاييم وبيساح تولتينكي، وقد تمكنت الطائرات الثلاث من القاء حمولتها في المستعمرة

المحـاصرة، وحـاولت بعـد ذلك مهـاجمـة الحشود العربية القريبة وعندما بدأت في العـودة الى قواعـدهـا اكتشفت وجـود طائرة بريطانية تتجسس عليها وذكر الطيار البريطاني ان الطائرات اليهودية اطلقت النار عليه من طائرة من الطراز الذي كان فيه عيزر وايزمن.

ولحسن الحظ تقرر سلفا ان تهبط الطائرات الثلاث وهي في طريق عودتها في مستوطنة بئيروت اسحق.

وهنـاك تم تفريغ الاسلحة وتزويد الطائرات بالوقود، وعندما عادت الطائرات الى القـاعـدة كان الانجليـز بانتظار عيزر وايزمن واعتقلوه بتهمة اطلاق النار على الطائـرة البـريـطانية، ولكنهم اضطروا الى اخلاء سبيله لعدم وجود اية ادلة ضده ولعـدم وجـود ايـة اسلحـة في طائـرته، في اعقاب هذا الحادث تقرر نقل الطائرات اليهودية من مطارات اللد والرملة الى اواسط «البلاد» وبخاصة الى المنطقة المأهولة بالسكان اليهود.

لقد كانت هناك مخاوف من قيام العرب بمهاجمة الطائرات وفعلا، تم في يوم ٩ كانون الاول ١٩٤٧ نقل جميع الطائرات اليهودية الى مطار دوف في شمال تل ابيب.

بتـاريـخ ١٠ تشرين الثـاني ١٩٤٧ عقـدت قيـادة منظمة الهاغانا اجتماعا للبحث في مستقبـل القـوة الجـوية الاسرائيلية واشترك في الاجتماع كل من يعقوب دوري ويجـائيـل يدين والبـروفسـور يوحنـان رتـز ويهودا ازري ويهوشواع ايشل ويهوشواع غيلوتس والكسندر زيلوني واهارون ريمز وهايمن شمير.

وكـان ذلك اجتمـاعـا تاريخيـا لانه تقرر فيه انشاء الخدمات الجوية للكيان اليهـودي وكـان بمثـابة سلاح الجو «للدولة» العتيدة، وعين يهوشواع ايشل قائدا للخدمات الجوية.

قبـل ذلك جرت عملية احصاء في الكيان اليهودي تبين في اعقابها وجود ١١ طائـرة خفيفـة من انواع مختلفة مثل اوستر وسايجر ـ موت وزالين وتايلور كرافت وسي بي وار في د ١٣ ورابيز.

وكـان في «البلاد» عدد كبير من المطارات التي انشأها الانجليز ابان الحرب العالمية، ولم تكن جميعها تحت سيطرة اليهود.

بعضهـا كان تحت سيطرة الانجليز والبعض الاخر كان قريبا من التجمعات

السكانية العربية، وكان واضحا انه اذا اتسع نطاق العمليات العدائية فإنه سيكون من الصعب استخدام هذه المطارات بالاضافة الى مطار اللد، فقد كانت في «البلاد» المطارات التالية: رامات دافيد، سان جين بالقرب من حيفا، ومجيدو وعين شيمر وكفار سيركين وعاقر وحتسور وبيت دراس وبلوغوت ومطار صغير بين غزة وبئر السبع.

لقد اتضح في الاحصاء وجود حوالي ٤٠ طيارا او حائزا على رخصة طيران في الكيان اليهودي، وقلائل منهم اكتسبوا خبرة مثالية حقيقية في الحرب العالمية الثانية، بالاضافة الى هؤلاء فقد كان لدى الكيان اليهودي في فلسطين عدد من الميكانيكيين الذين عملوا في شركة افيرون، والنادي الاسرائيلي للطيران، وانضم اليهم عدد من الفنيين الارضيين الممتازين الذين عملوا قبل ذلك في مطار اللد، اما الطيارون فقد قدموا من اماكن مختلفة.

لقد حصل اصحاب الخبرة على اجنحة الطيار في سلاح الجو البريطاني وبعضهم اجتاز دورة طيران في اطار منظمة الهاغانا او دورات عقدتها شركة افيرون التي انشأت اول مدرسة طيران تابعة لها في كيبوتس افيكيم.

لقد كان هناك طيارون قدموا من صفوف البلماح فقد اقيمت في البلماح في عام ١٩٤٢ شعبة للطيران الشراعي، وكانت الدورات تعقد في اطار النادي الفلسطيني للطيران، كما اقامت افيرون قاعدة ثانية لها في كيبوتس ناعان بالقرب من قرية النعانة العربية وقامت بتدريب طيارين من البلماح ايضا، وفي شهر كانون الثاني عام ١٩٤٤ اقيمت شعبة للطيران في السرية السابعة التابعة للبلماح برئاسة بنحاس بن بورات، وكان اولئك الطيارون يفتقرون الى الخبرة القتالية، ولكنهم كانوا على استعداد للتضحية.

لقد كان السرب الاول التابع لخدمات الطيران يتصرف في مستهل تأسيسه وكأنه وحدة من الثوار واختير قادته بالتصويت كما هو متبع في اي كيبوتس تعاوني وتم انتخاب اول قائد له بموافقة الجميع، وكان ايلي فاينغرش.

لقد قرر الطيارون ان يتم انتخاب القادة في انتخابات ديمقراطية بحيث يجري انتخاب قائد آخر في كل شهر ولم تكن قيادة الخدمات الجوية راضية عن هذه الديمقراطية المبالغ فيها واصر قادتها على ضرورة تعيين القادة من قبل قيادة الخدمات حسب الاقدمية العسكرية المتبعة.

وكـان القـائـد الثاني للسرب الذي عين للمنصب بوريس سنيور وهو يهودي مـن جنوب افريقيا كان قد اكتسب خبرة حربية كبيرة ابان الحرب العالمية الثانية، ووصل الى اسرائيل على متن طائرة من طراز بوتزا قطع بها افريقيا وتزود بالوقود في مصر وادعى هنـاك بأنه طيار لشركة طيران تجارية وانه متجه الى بيروت، لقد كانت التغيـيرات في المنـاصب القيـادية سريعة وفي شهر شباط عين ميشه كنر الذي كان طيارا مقاتلا في سلاح الجو السوفياتي ابان الحرب العالمية الثانية بمنصب القائد وتلاه مودي الون وجدعون الروم.

لقـد كان معظم الطيارين في السرب الاول من اليهود الفلسطينيين بينما كان عدد المتطوعين الاجانب ضئيلا جدا، وكانوا ٩ من اليهود ومسيحيين، وكانوا طلائع موجـة كبـيرة من المتـطوعين الذين وصلوا لسلاح الجو الاسرائيلي بعد اعلان قيام «الدولة اليهودية».

لقـد ازدادت النشاطات العسكرية وكثرت معها الحوادث والخسائر، وبالقرب من القـدس قتلت الطيـارة الوحيـدة العـاملة في الخـدمـات الجـوية وتدعى زهارا ليغيتـوف كمـا قتل معها الطيار عمانوئيل روتشتاين، وبالقرب من معاليه هحميشا اسقطت بنيران ارضية طائرة من طراز تايغرموت، ولكن الطيار بنيامين ايمبرغ نجا من الموت.

الى جانب هذه الحـوادث فقد حققت الخدمات الجوية انجازات عديدة ففي المعـركـة حول رامـوت نفتـالي في الجليـل قامت طائرة خفيفة بأعمال باهرة عندما تدخلت في المعـركة في وقت عصيب للمستوطنة، فقد كان المهاجمون قد توغلوا فيها عندما تدخلت الطائرة والقت قنابل بدائية على المهاجمين الذين تراجعوا مذعورين، وكانت الطائرة بقيادة داني بوكشتاين وموشه فلدمان، بعد ذلك بأسابيع اي بتاريخ ١٠ أيار ١٩٤٨ قتل الطيار داني بوكشتاين ومعه طيار آخر يدعى يريف شينبويم، فقـد توجهـا بطائرة من طراز سيمان لمهاجمة حشود العرب بالقرب من باب الطرد، وتحـطمت طائـرتهمـا في الجو وكان في الطائرة انذاك اربعة اشخاص قاموا بمهام مختلفة في تلك المرحلة.

عشيـة عمليـة نحشـون قام سلاح الجـو بدور رئيس في نقـل الاسلحة الى «البـلاد» وكـانت تلك اول عملية لنقل الاسلحة من تشيكوسلوفاكيا الى «اسرائيل»، واطلق على العملية اسم «حسيدا» وعرفت فيما بعد باسم «بلك١».

بتاريخ ٣١ اذار ١٩٤٨ وصلت الى «البلاد» طائرة من طراز دي سي ٤ استؤجرت من شركة امريكية، وقام رجال منظمة الهاغانا في تشيكوسلوفاكيا بتحميلها بالاسلحة وانضم اليهم عدد من اليهود الذين قاموا بتوجيه الطائرة للهبوط في مطار بريطاني مهجور بالقرب من بيت دراس القريبة من بئير طوبيا، وبسبب سرية العملية لم تهبط الطائرة للتزود بالوقود وعندما هبطت في بيت دراس كان خزانها فارغا تماما من الوقود، لقد اعدت هناك وسائل اضاءة بدائية وخزان للوقود وكانت الطائرة تحمل على متنها اول ٢٠٠ بندقية تشيكية تصل الى الجيش الاسرائيلي و٤٠ رشاشا من طراز «م ج ٣٤» من صنع الماني وكمية كبيرة من الذخيرة، وخوفا من القرى العربية المتاخمة لقرية بيت دراس فقد صدرت الاوامر للطائرة بالسير في الظلام وتم نقل الاسلحة والذخيرة الى الوحدات المقرر اشتراكها في عملية نحشون.

عندما وصلت الطائرة الى براغ كان في انتظارها موظفون من السفارة الامريكية في تشيكوسلوفاكيا، جاءوا في اعقاب ورود معلومات تفيد بأن امريكيين يشتركون في نقل الاسلحة لليهود في فلسطين، وقال الدبلوماسيون الامريكيون ان واجبهم هو منع المواطنين الامريكيين من خرق الحظر الذي فرضه مجلس الامن على شحنات الاسلحة الى فلسطين.

لقد كلف السرب الاول بمهام كثيرة وفي تلك المرحلة تقرر تجزئة السرب، واقامة مطارات اخرى في مختلف انحاء «البلاد» لاختصار مدة الطيران الى الاماكن المطلوبة. في البداية أقيم بتاريخ ١٢ آذار مطار النقب، وارسلت ثلاث طائرات الى نير عام وعين عيزر وايزمن رئيسا للوحدة وكان هو والطائرات تحت امرة لواء النقب التابع للبلماح، وبعد ذلك حل محله ايلي فاينغرش كقائد للوحدة، وبتاريخ ٤ نيسان اقيم مطار الجليل وكان يضم ثلاث طائرات، واقيم في يبنيئل وعين بياح تولتشينسكي قائدا له وخلفه في المنصب داني بوكشتاين.

في غضون ذلك استمرت النشاطات لشراء الاسلحة وتوجه مبعوثون الى كل مكان ممكن للعثور على طائرات للقوة الجوية اليهودية في فلسطين، وابتاع اليهود من حكومة الانتداب البريطانية ٢١ طائرة من طراز اوستر بمبلغ ٤٠٠٠ جنيه استرليني، وفي شباط سلمت اول طائرة محسنة من طراز اوستر للسرب الاول وبلغ عدد الطائرات التي تم تصليحها ١٩ طائرة.

من الجـديـر بالذكـر انـه لم تصـل الى اسرائيـل جميع الطائرات التي تم شراؤها قبل اعلان «قيام الدولة»، ومن بين الطائرات التي وصلت طائرة مصرية من طراز فاير تشيلد عمل طيارها في تهريب الحشيش، وهبط هبوطا اضطرايا بالقرب في وحـدة حاييم بارليف، وتـولى عيـزر وايـزمن نقل الطائرة الى اواسط «البلاد»، عند اعـلان «قيـام الدولة» كان بحـوزة الخـدمـات الجوية ٢٩ طائرة و٥٠ طيارا، ومع الوقت اتسعت الخـدمـات الجـويـة بنسبة كبيرة وبلغت في ١٥ أيار ١٩٤٨ حوالي ٩٠٠ شخص.

ان العـرب ايضا لم يقفوا مكتوفي الايدي فبعض جيوشهم عملت على تنمية قواتهـا الجـويـة، ولم يكن للاردن ولبنـان اسلحـة جويـة بينما كان لسوريا بعض الطائـرات من طراز هافـارد وعمـل في سلاح الجـو السـوري الصغـير عدد من الطيـارين الاجـانب، أمـا لدى العـراق فقـد كانت قوة مؤثـرة وكان العراق قد بدأ بإنشاء قوته الجوية في عام ١٩٤٦ بمساعدة الانجليز، ولكن ابان حركة رشيد عالي الكيـلاني دمـرت معـظم هذه الطائرات، وعند نشوب حرب عام ١٩٤٨ كان بحوزة العـراق خمس قاذفـات خفيفـة من طراز هانسـون وثلاث طائرات مقاتلة من طراز فيـوري، وقد نقلت هذه الطائرات الاخيرة الى مصر بينما نقلت هانسون الى دمشق والى مطار المفرق الاردني.

لقـد كان سلاح الجو المصري اكبر اسلحة الجو العربية واشدها خطرا على اسرائيل منذ عام ١٩٤٨ وكان بحوزته ابان الحرب العالمية الثانية سربا مقاتلا من طراز هاريكان.

عنـدمـا «غـزت» مصر فلسـطين كان بحوزتها عشر طائرات من طراز داكوتا التي استخـدمت مع مرور الوقت كطائـرات قاذفـة، كمـا كان بحوزة سلاح الجو المصري سربـان مقاتلان من طائرات سبيت فاير وكان يمتلك تفوقا على قوات الجو اليهودية،عند نشوب المعارك نقل المصريون جزءا من طائرات سبيت فاير الى مطار العريش القريب من حدود فلسطين.

في نهاية ايار ١٩٤٨ استخدمت لاول مرة اول دفعة من الطائرات المقاتلة في سلاح الجـو الاسرائيلي، ومن بين اربع طائرات من طراز مسر شميت تم تركيبها في مطار عقـرون (عـاقر) سقطت في اليوم الاول طائرة وقتل فيها اول طيار يهودي في حرب عام ١٩٤٨ وكـان يدعى ايدي كوهن ومن سكان جنوب افريقيا، كما اصيبت

طائـرة مودي الون بأضرار اثنـاء هبـوطها في مطار عاقر، وكان الضغط على سلاح الجـو الاسرائيـلي كبـيرا، فقبـل توجـه الطائرات لمهاجمة الرتل المصري بالقرب من اشـدود، طلبت القـوات اليهـودية المقاتلة في اللطرون المساعدة الجوية وكان هناك ايضـا اقتـراح باستخدام الطائرات في البداية ضد مطار العريش المصري، واخيرا تقـرر تركيـز الجهـود لصـد الرتـل المصري المدرع نحو تل ابيب، وفي غداة اليوم التـالي، أي بتاريخ ٣٠ أيار فقد سلاح الجو الاسرائيلي طائرة اخرى من طراز مسر شميت، وقـامت طائـرتـان بقيـادة عيزر وايزمن وطيار يهودي متطوع من الولايات المتحـدة بمهـاجمة رتل مدرع بالقرب من طولكرم، فأصيبت طائرة الطيار اليهودي الامـريكي روبينفلد وسقـط هو بالمـظلة في البحـر، ولم تبق بحـوزة سلاح الجـو الاسرائيـلي سوى طائـرة مقاتلة واحدة من طراز مسر شميت، وكان من الضروري الاسراع بتركيب الطائرات المتبقية.

اول انتصـــار حقيقـــي

بتـاريخ ٣ حزيران حقق سلاح الجو الاسرائيلي اول انتصار حقيقي له ففي ذلك اليـوم عاد المصريـون وقصفوا تل ابيب بوساطة طائرتين من طراز داكوتا، وفي هذه المـرة انـطلقت نحـوهمـا طائـرة اسرائيلية من طراز مسر شميت بقيادة مودي الون، ودارت معـركـة جويـة على مرأى من سكـان تل ابيب تم خلالهـا اسقـاط الطائرتين المصريتين وقد توجهت احداهما شمالا بالقرب من هرتسليا بينما اصيبت الثـانيـة وسقـطت في الجنوب خلف خطوط «العدو»، واسقطت في نفس اليوم طائرة سبيت فايـر مصريـة بالقـرب من نير عام بنـيران الاسلحـة المضـادة للطائـرات، واسقطت في الشمال طائرة هافارد سورية اثناء قيامها بمهاجمة كيبوتس ايليت هشاحار.

حتـى ذلك الوقت كان المصريـون يفعلون ما يحلو لهم في اجـواء تل ابيب، وحـاولوا ضرب أكبـر مدينـة يهـوديـة من البحـر ايضا، وفي يوم ٤ حزيران ارسل المصريـون سفينتين حربيتين لقصف منطقة تل ابيب وسقطت القذائف بين حولون وبات يام، وكانت السفن ترابط بعيدا عن مدى المدفعية الاسرائيلية ولكن في الواقع لم تكن هنـاك مدفعية اسرائيلية في المنطقة، ولم يبق امام القيادة الاسرائيلية سوى ارسـال الطائـرات لمهاجمة السفن المصرية، فتوجهت ثلاث طائرات ضد السفينتين

وتمكنت من اصابة احداهما واسقطت في تلك المعركة طائرة اسرائيلية من طراز فاير تشيلد، وقتل قائدها دافيد شير ينتساك ومساعدة ماتي سوكينيك.

قبل الهدنة الاولى في منتصف حزيران ١٩٤٨ كان واضحا بأن المصريين اخذوا يفقدون تفوقهم الجوي في الاجواء الاسرائيلية، واصبح سلاح الجو الاسرائيلي الشاب قادرا على مواجهة العرب، وبتاريخ ٢ حزيران قصفت لاول مرة عاصمة عربية وهي عمان عاصمة الاردن، وبعد تسعة ايام أي بتاريخ ١١ حزيران ارسلت طائرة داكوتا اسرائيلية لمهاجمة العاصمة السورية والقت طنين من القنابل على دمشق ولم تكن الخسائر كبيرة، ولكن الصدمة النفسية التي أصيب بها العرب كانت كبيرة وتعرضت دمشق مرة اخرى للقصف ابان حرب عام ١٩٤٨ واستخدمت «اسرائيل» في هجومها طائرات من طراز داكوتا.

قاعدة عصيون

لقد بدأت «اسرائيل» بعملية شراء ضخمة للاسلحة شملت دولا عديدة وبحث مندوبها عن طائرات في كل مكان وابتاعوا أي نوع وجدوه، سواء كان طائرات نقل ام ركاب ام طائرات مقاتلة، وكان شاؤول أبيغور، مسؤولا عن العمليات في الهاغانا وعن هجرة يهود اوروبا الى فلسطين واصبح في اواخر الانتداب البريطاني مسؤولا عن المشتريات العسكرية في اوروبا.

في اواخر عام ١٩٤٨ عين مونيا ماردور مسؤولا عن شراء المعدات الجوية في الخارج، وكانت الشعبة التي يتولى قيادتها تدعى «سرب النقل الجوي» وقد جند في السرب يهود من جاليات مختلفة في العالم، وبعد فترة وجيزة بدأ مسيحيون ايضا بالتطوع في نشاطات شراء الاسلحة «للدولة اليهودية»، بالاضافة الى الطيارين والملاحين الجويين وعمال اللاسلكي الذين خدموا في اسلحة الجو التابعة لدول الحلفاء ابان الحرب العالمية الثانية فقد تطوع ايضا اخرون لمساعدة «اسرائيل» في العثور على معدات حربية لتدافع بها عن نفسها، وابتيعت من الولايات المتحدة الامريكية طائرات نقل من طراز كوماندو، وابتيعت من جنوب افريقيا طائرات مقاتلة قديمة معظمها لم يصل في نهاية الامر الى «اسرائيل»، وفي بريطانيا بحث المندوبون في المعدات الحربية القديمة التي استخدمت في الحرب العالمية الثانية وكانت المشكلة تكمن في كيفية تهريب الطائرات الى خارج حدود تلك

الدول التي اعلنت التـزامهـا بالحـظر الذي فرضـه مجلس الامن على شحنـات الاسلحـة الى فلسـطين، لقـد جازف البعض وخـرقوا القانون من اجل «اسرائيل»، وراقبت خدمـات الاستخبارات بعين الشك تحركات الشبان الباحثين عن الاسلحة وفي الولايـات المتحـدة الامريكية اعتقل عدد من هؤلاء الشبان اليهود والمسيحيين وقدموا للمحاكمة، وحكم على بعضهم بغرامات مالية وعلى البعض الاخر بالسجن الفعلي.

لقـد نشـأت علاقـات خاصـة بين «اسرائيـل» وتشيكوسلوفاكيا فهذه الدولة الشيـوعيـة ساهمت في الجهـد الحـربي الاسرائيلي اكثر من اية دولة اخرى، ومن الواضـح انـه بدون موافقة موسكو لم تكن تشيكوسلوفاكيا توافق على القيام بهذا الدور، ولم تقـدم هذه الخـدمـات مجـانـا، فقد دفعت «اسرائيل» مبالغ طائلة ثمنا للطائرات والمعدات الحربية التي حصلت عليها، ولكن كان لا بد من الحصول على الطائرات بأي ثمن.

في شهـر نيسـان ١٩٤٨، وافقت براغ على بيـع اليهـود في فلسطين طائرات مقـاتلة من طراز مسر شميت الالمـانيـة الصنـع، التي تم تركيبهـا وتصليحهـا في تشيكـوسلوفاكيا، ودفعت «اسرائيل» ثمنا لكل طائرة وذخيرتها يبلغ ١٩٠ الف دولار كمـا وافقت تشيكـوسلوفاكيا على تدريب طيارين يهود في جنوب «البلاد» بالقرب من قريـة تشيسكا، وفعلا تدرب اليهود على طائرات من طراز مسر شميت وسبيت فاير، ووصـلوا الى «اسرائـيـل» قبـل اعـلان «قـيـام الدولة»، وتخـرج من الدورة في تشيكـوسلوفـاكيـا ٩ شعبـان من بينهم: مودي الون وعيزر وايزمن وايدي كوهن، الذين تقرر استخدامهم لقيادة طائرات مسر شميت ضد المصريين في نهاية شهر أيار.

لقـد تمـادت تشيكوسلوفاكيا في تقديم العون «لاسرائيل» ووافقت على اقامة قاعـدة اسرائيليـة فوق اراضيهـا، واقيمت القـاعـدة بالقـرب من بلدة جاتيتش، واشتملت على مطار واطلق على القاعدة في البداية اسم زيبرا وبعد ذلك اطلق عليها اسم عصيون وعين لها قائد وهو يهودا بريغر، واديرت القاعدة حسب التسلسل في الرتب العسكرية.

عنـدمـا اقيمت اول سفـارة اسرائيليـة في براغ عمـل رجـال السفارة ايهود ابـرييـل والدكتـور فيليكس دورون في جميـع الامـور السيـاسيـة مع الحكـومة

التشيكية، ومن هذه القاعدة ارسلت الى «اسرائيل» كميات كبيرة من الاسلحة والمعدات الهامة والطائرات باعداد كبيرة، ويذكر ان الطائرات التي ابتاعتها «اسرائيل» من مختلف دول اوروبا كانت ترسل الى تشيكوسلوفاكيا ومنها الى «اسرائيل».

لقد ظل امر وجود هذه القاعدة سرا ولكن ليس لفترة طويلة، فقد اكتشفت الاستخبارات الامريكية بأن الطائرات التي تقلع من الولايات المتحدة الامريكية تختفي بشكل غريب وراء الستار الحديدي، وعندما علمت بأن هناك حشدا للاسلحة والمعدات العسكرية «للدولة اليهودية» بذلت ضغوطا قوية على حكومة تشيكوسلوفاكيا وحذرت المواطنين الامريكيين الذين ساعدوا «اسرائيل» وعملوا في القاعدة عصيون بتقديمهم الى المحاكمة. وقالت الولايات المتحدة انها ستعرض الامر على مجلس الامن، وفي نهاية الامر بدأت تشيكوسلوفاكيا في الرضوخ وتم اغلاق قاعدة عصيون بعد عمل استمر بضعة اشهر، بتاريخ ١١ آب طلبت حكومة براغ من ممثلي «اسرائيل» اخلاء قاعدة عصيون، وبعد ذلك تقلص حجم المساعدات ونقلت الطائرات من قاعدة عصيون في براغ الى قاعدة عاقر، ولكن قبل اغلاق قاعدة عصيون اقلعت منها طائرات قاذفة من طراز بي ١٧ لقصف القاهرة واهداف اخرى في مصر وتمت فيها حوالي ٩٥ رحلة جوية تحمل حوالي ٣٥٠ طنا من المعدات من بينها ٢٥ طائرة من طراز مسر شميت.

بتاريخ ٢٠ ايار ١٩٤٨ نقلت اول طائرة مسر شميت إلى «اسرائيل» وحملت في بطن طائرة نقل من طراز سكاي مسر، وحتى الهدنة الاولى نقلت الى «اسرائيل» ١١ طائرة مقاتلة من طراز مسر شميت وكانت كل طائرة مع قطع غيارها وتسليحها تزن ١٣ طنا، وقد تم النقل في رحلتين من تشيكوسلوفاكيا، ووصل مع الطائرات الى «اسرائيل» خمسة من الفنيين التشيك لتركيب الطائرات.

في المرحلة الاولى اعتادت طائرات النقل على التزود بالوقود في كورسيكا ولكن عندما بدأت الاستخبارات البريطانية والامريكية في تعقب هذه التحركات تقرر الامتناع عن استخدام مطار كورسيكا، وفي نفس الوقت استجابت يوغسلافيا لطلب «اسرائيل» تمكين الاسرائيليين من اقامة قاعدة وقود في اراضيها، واقيمت القاعدة في مطار يقع في منطقة جبلية، ونقلت اليها مئات الاطنان من الوقود بوساطة صهاريج من استراليا، وضعت تحت تصرف الطائرات التي هبطت فيها،

واطلق على القاعدة الصغيرة اسم يورام، وعين جدعون شوماط قائدا لها.

لقد كان واضحا عند بدء الهدنة الاولى في المعارك انها لن تستمر طويلا فقد استعد الجانبان بنشاط لاستئناف الاعمال العدائية، ونقل السرب الحربي في غضون ذلك الى قاعدته الجديدة في هرتسليا، ووصل الى «البلاد» عدد كبير من المتطوعين من بينهم من اصر على التطوع في سلاح الجو الاسرائيلي وكانوا قد عملوا في هذا المجال في الحرب العالمية الثانية، وكانوا من المسيحيين واليهود ومن ابناء امم مختلفة، جاءوا بهدف الوقوف الى جانب «الضعفاء» الذين يرغبون في اقامة دولة لهم بعد ان عانوا ما عانوه في اوروبا.

لقد بلغ عدد الاجانب الذين تطوعوا للعمل في سلاح الجو الاسرائيلي ٦٦٠ شخصا، وقد جاء اليهود منهم من دول مختلفة على رأسها الولايات المتحدة الامريكية وجنوب افريقيا وانجلترا وكندا، وقبل نشوب المعارك ـ بعد الهدنة الاولى ـ كان المتطوعون الاجانب يشكلون اغلبية في سلاح الجو الاسرائيلي، وكانت اللغة المتداولة في السلاح هي اللغة الانجليزية، ونشأ وضع خاص في سلاح الجو الاسرائيلي كان القادة فيه يصدرون الاوامر والتعليمات بلغة اجنبية.

٤٩ الـف طـن

مع استئناف المعارك دخل سلاح الجو ايضا الى الصورة، وفي معارك الايام العشرة حتى الهدنة الثانية قصفت القاهرة، وقامت طائرات بي ١٧ بعد ذلك بقصف العريش ونابلس، واشدود، والمجدل، كما تعرضت دمشق ايضا للقصف مرة اخرى خلال هذه الفترة وبلغ مجموع القنابل التي القيت في الايام العشرة ٤٩ الف طن من القنابل، وشعر العرب لاول مرة انهم يواجهون سلاح جو قادرا على الحاق الخسائر بهم، وفي الواقع لم تكن العمليات في تلك الفترة ذات فعالية كبيرة، ووقعت خلالها حوادث غير قليلة.

واحيانا لم تجد الطائرات اهدافها وقصفت بطريق الخطأ اهدافا اسرائيلية مثل قصف مستوطنة «روحاما» بدلا من قصف هدف عربي، وكانت اساليب القصف المتبعة بدائية، وفي احدى المرات كادت تسقط طائرة من طراز داكوتا اثناء القصف وكان ذلك في ليلة ١٤ تموز، عندما قصفت طائرة داكوتا قوات سورية بالقرب من مستعمرة مشمار هيردن، لقد كان اسلوب القصف المتبع انذاك هو

القاء القنابل من باب الطائرة وفي تلك المرة سحبت القنبلة باب الطائرة معها، ونتيجة لذلك ترنحت القنبلة واصابت ذيل الطائرة وتحتم على الطيارين القيام بهبوط اضطراري في رمات دافيد.

واصيبت الطائرة بأضرار بالغة، وفي اعقاب ذلك اختفى الطياران المتطوعان ولم يظهر لهما اي أثر.

في معارك الايام العشرة وفي احدى الطلعات الجوية التي قامت بها طائرات مسر شميت في النقب، فقدت طائرة بقيادة روبرت فيكمان ولم تترك أي اثر، وبعد ذلك بيومين أي بتاريخ ١٠ تموز اشتبكت طائرتا مسر شميت بطائرتي هارفارد سوريتين وكانت الطائرتان الاسرائيليتان بقيادة طيارين متطوعين وتمكن احدهما ويدعى موريس مان من اسقاط احدى الطائرتين السوريتين، بينما زميله ويدعى لسلي بلوخ من جنوب افريقيا انطلق خلف الطائرة السورية الثانية وواصل مطاردتها حتى هضبة الجولان، ولم يعد ولم تعرف حتى الآن اسباب اختفائه.

في هذه المرحلة واصل المصريون نشاطاتهم الجوية المكثفة فقصفوا تل ابيب مرة أخرى، وبتاريخ ١١ تموز قصفوا القدس ايضا، كما قصفوا بئير طوفيا وبئيرى وبئيروت اسحق ودوروت وغيبير عام وزير عام ونيغبا وساعاد وروحاما وفي هذه الفترة فقد المصريون اول طائرة في معركة جوية، وكان ذلك بتاريخ ١٨ تموز عندما كانت ثلاث طائرات اسرائيلية مسر شميت بقيادة مودي الون عائدة من قصف بير عسلوج، فاشتبكت مع اربع طائرات مصرية من طراز سبيت فاير، وكانت المعركة قصيرة تمكن خلالها مودي الون من اسقاط طائرة مصرية من طراز سبيت فاير.

لقد عمل المصريون في عقد صفقات اسلحة مكثفة ونجحوا في شراء سربين من الطائرات المقاتلة من ايطاليا من طراز «فيات ج٥٥» وعلى الفور اشتركت هذه الطائرات في المعارك، وبالمقابل فان مصر لم تستخدم قاذفاتها من طراز سيترلنغ التي ابتاعتها من انجلترا وكان باستطاعتها الحاق الخسائر الجسيمة «باسرائيل» لو كانت جاهزة للعمل.

خلال الهدنة الثانية بدأت عملية «فلفيتا» وكانت آخر عملية تجري من اراضي تشيكوسلوفاكيا وتم فيها نقل طائرات سبيت فاير ابتاعتها «اسرائيل» من تشيكوسلوفاكيا وفعلا قطعت الطائرات المسافة من تشيكوسلوفاكيا الى «اسرائيل»

بعد ان زودت بالوقود في يوغوسلافيا، ومنها الى قاعدة رمات دافيد في «اسرائيل».

في تلك العملية قام طيار ومهندس متطوع يدعى سام فومرنس بوضع خزانات وقود اضافية في الطائرات بعد نزع معدات غير ضرورية منها، لقد نظم سام العملية ولكنه لقي حتفه في المرحلة الثانية من نقل الطائرات الى «اسرائيل»، لقد اشتملت العملية على تصليح طائرات سبيت فاير في مصنع آفيا التشيكي ونقلها الى مطار بدغورتيسا» ومنه تنقل في مجموعة واحدة بقيادة طائرة نقل لترشدها الى الطريق، وفي المرحلة الثانية بعد التزود بالوقود في قاعدة «يورام» الكائنة في الاراضي اليوغسلافية تواصل سيرها بنفس النظام. وبتاريخ ٢٤ أيلول اقلعت اول ٦ طائرات سبيت فاير من تشيكوسلوفاكيا، وعند هبوطها في مطار يورام بيوغوسلافيا تحطمت واحدة منها واضطرت طائرتان اخريان بقيادة مودي الون وبوريس سنيور، للقيام بهبوط اضطراري في رودس، وهناك صودرت الطائرات ولم يفرج سوى عن الطيارين.

ولم تصل الى «اسرائيل» سوى ٣ طائرات وثلاثة طيارين متطوعين.

بعد اعداد متواصل اشتمل على اطالة مدرج الاقلاع في احدى المطارات التشيكية اقلعت الدفعة الثانية من طائرات سبيت فاير الى «اسرائيل»،وقبل ذلك طلبت تشيكوسلوفاكيا من «اسرائيل» ان تسدد بالكامل ثمن ١٥ طائرة سبيت فاير التي ابتاعتها منها.

بتاريخ ١٨ كانون الاول اقلعت ست طائرات سبيت فاير وكان قائد الرحلة جورج ليختر وقد ضم الفريق اسرائيليا واحدا هو «موطي ـ فاين ـ هود» ولم يبتسم الحظ لهذا الفريق فقد تحطمت طائرتان اثناء الهبوط الاضطراري وقتل الطيار سام فومرنتس، وعاد الاربعة الباقون على اعقابهم.

وفي اليوم التالي اقلعت ١٢ طائرة، وفي هذه المرة كانت تضم المجموعة اسرائيليين هما موطي فاين ـ هو وداني شيبرا، فقد توجها الى يوغسلافيا ومنها واصلا طريقهما بعد بضعة ايام الى «اسرائيل»، ولم تنته عملية فلفيتا الا بعد المعارك الاخيرة في النقب خلال عملية «حوريف».

عمليـــة « افـــاك »

في شهـر آب ١٩٤٨ اثنـاء الهـدنـة الثـانية، بدأ سلاح الجو الاسرائيلي في عمليـة نقـل ضخمة لانقاذ النقب المحاصر، وكانت تلك عملية افاك التي بدأت يوم ٢٣ آب، ونفـذ معـظمها في الليل بوساطة طائرات نقل مختلفة الانواع، وارسل الى النقب المحـاصر لواء يفتـاح التابع للبلماح وسحب منه لواء «هنيغـب». وبلغ عدد الاشخـاص الذين ارسلوا للنقب بوســاطة القـطار الجـوي ١٧٠٠ شخص وعـدد الذين سحبـوا منــه ٢٣٠٠ شخص، كما نقلت الى هناك كميات من المواد الغذائية والمعــدات والاسلحــة تقـدر بـ ٢٢٠٠ طن، وبلغ عدد الطلعــات التي قامت بهـا الطائـرات خلال تلك العملية ٤١٠ طلعات جوية، وتحدث قائد العملية مونيا ماردور في مذكراته فقال:

«استـدعينا الى هيئة الاركان، حاى يسخار، واهارون ريميين، وانا للاشتراك في النقـاش الذي اجـرتـه القيـادة العليـا حول قضايا النقب، وهناك وجدنا ليفي اشكول والمدير العام لوزارة الدفاع، ورؤساء الفروع في هيئة الاركان، وقادة الجبهات.

واستهل وزير الدفاع النقاش وتلاه يجائيل يدين رئيس فرع العمليات وقدم عرضــا للوضــع في الجبهـات، وركـز بن غوريـون على ضرورة الاسراع في ارســال الامدادات للنقب المحاصر، وارسال معدات للقوات الاضافية التي ستحشد حسب الخطة لصد هجوم المصريين الذين سيطروا على محاور المواصلات، واغلقوا الطرق المؤدية الى المستوطنات اليهودية في النقب.

في تلك الفتـرة كانت لدى المستـوطنـات مواد غذائية تكفي السكان والجنود لمدة اسبـوع، ولكن طعـام البهائم اوشك على النفاذ، ودعت الحاجة الى نقل حوالي ٢٠٠٠ طن من المــواد الغـذائيـة والمعدات والوقود، وكانت الخطة تشتمل على نقل لواء يفتـاح الى النقب ليحـل محـل لواء هنيغب، الذي سينقـل الى الشمـال ليعيد تنظيم صفوفه، وكان مقررا ان يتسلل جنود اللواءين في الليالي عبر خطوط «العدو».

لقد سأل وزير الدفاع قائد الجبهة الجنوبية يجآل الون اذا كان باستطاعته اقتحـام الطريق الى النقب لنقـل قوافـل التمـوين، فأجـاب الون انه يوجد احتمال كهـذا، ولكنــه لا يستـطيع الاحتفاظ بالممر الذي سينشأ اكثر من ١٠ـ١٥ ساعة،

لان من الواضح ان المصريين سيعاودون الهجوم، وفي الوضع الراهن باستطاعتهم اغلاق الفجوة بعد فترة قصيرة.

لقد اتضح هنا انه بالاضافة الى الصعوبات الناجمة عن حشد مئات السيارات التي ستجند لنقل التموين، فان القافلة ستكون عرضة للقصف الجوي والبري معا، وستكون اكثر السيارات عرضة للخطر تلك التي ستدخل الى النقب ولن تتمكن من الخروج منه.

واضاف ماردور في مذكراته: بعد ذلك سئلنا ما هي امكانيات سلاح الجو وهل يستطيع نقل المعدات بطريق الجو؟؟ وقلنا اننا على استعداد للقيام بمثل هذه العملية، وفي وقت معقول. ومع ذلك فقد لفتنا انتباه الحضور الى ان كمية الوقود للطائرات الموجودة في «اسرائيل» محدودة للغاية، وان عملية النقل الى النقب ستستهلك معظم هذه الكمية، وبما انه حسب الخطة العملية القادمة تحرير، النقب، فان سلاح الجو سيضطر الى استخدام معظم قوته المتمثلة بالقاذفات وطائرات النقل والطائرات المقاتلة، وقد ينشأ وضع لا نجد فيه الوقود للعمليات الحربية اذا لم نحصل على كميات من الوقود قبل فوات الاوان.

لقد طلب بن غوريون تفاصيل من اشكول حول وضع تزويد الوقود، فقال اشكول ان جميع الطلبات بما فيها التي قيد التنفيذ، والتي يجري التفاوض بشأنها، تعطي اساسا للافتراض بأن كميات الوقود اللازمة ستصل في موعدها، وعندئذ اجمل بن غوريون النقاش وقرر انه على الرغم من المجازفة فيما يتعلق بالوقود، فانه يجب ان يتم امداد النقب بالمعدات والمواد الغذائية جوا، وكلف سرب النقل الجوي بالقيام بهذه المهمة.

وقال ماردور: كخطوة أولى ارسلنا الى النقب في غداة اليوم التالي ايلي غانين، ضابط عمليات عاقر لدراسة امكانية هبوط الطائرات في ضواحي دوروت أو روحاما، لقد كانت في النقب انذاك مدرجات لهبوط الطائرات ولكنها كانت مدرجات قصيرة تستخدم لهبوط الطائرات الخفيفة، لقد قامت المدرجات بدور هام في الايام الاولى من الحرب عندما استخدمها الطيارون الاسرائيليون في نقل المعدات الحيوية للمناطق النائية بوساطة الطائرات الخفيفة التي كانت بحوزتهم ولكن عندما تقرر نقل كميات كبيرة من اللوازم خلال فترة محددة خوفا من خطر تجويع النقب، وللاعداد لحملة تحرير النقب، فقد كانت المهمة الاولى التي واجهها سرب

النقـل هي ايجـاد مدرج منـاسب لهبـوط الطائرات الثقيلة، من الطراز الذي كان بحـوزة السرب، مثـل «ب٤٦» و«دي سي ٤» «وكونستليشن» وكان واضحا بأنه اذا لم يصلح المـطار القـريب من دوروت لهـذه المهمة فسوف تدعو الحاجة الى تمهيد مدرج خاص في المناطق الواقعة بين روحاما وشوفال.

واضاف ماردور في مذكراته: عندما بدأ العمل المكثف لتنظيم العملية والبدء بهـا، اكتشفنـا ضخـامـة الاحتياجات وضآلة الامكانيات والوسائل التي نستطيع تقديمها لتنظيم العملية ابتداء من الطاقة البشرية الملائمة لمجالات العمل المختلفة، وانتهـاء بالمعـدات الاليـة والمـواصلات والاتصال وغيرها، في اللقاءات الاولى التي عقـدت بيننـا وبـين فرع العمليات للتنسيق حول دور كل فرع في العملية، واجهنا شكوكا ازاء قدرة السرب وكفاءته.

لقـد خطط رجـال الدفـاع المـدني ارسـال معـدات زنتهـا ١٥ طنا في الليلة الواحـدة، اعتقـادا منهم بأننـا لا نستـطيع نقل اكثر من ذلك، وعندما ابلغنا فرع العمليات بأننا خططنا لنقل ٦٠ـ٨٠ طنا ليليا، اخذ البعض يسخر منا، وعلى الرغم من ذلك فقـد كنت متـأكـدا من صحـة الارقـام التي قدمتها، واضاف ماردور في مذكـراته: «في اليوم التالي، استعرض ايلي غنان الوضع وبعث ببرقية افاد فيها انه عثـر على مكـان منـاسب لهبـوط الطائـرات يقـع بين روحـاما وشوفال، وانه يوصي بتمهيـده لهبـوط طائـرات السرب، وعلى الفور بدىء بتمهيد الارض بوساطة جرافة من طراز «ت.د.٩» وكانت اكبر جرافة في النقب انذاك.

واستمـر العمـل ليل نهار، وبعد بضعة ايام كنا على استعداد لتجربة هبوط طائـرة سي ٤٦ لاختبار المدرج ومدى ملاءمته لتحمل طائرات ثقيلة وتكللت التجربة بالنجـاح واصبـح مطار روحـامـا حقيقة واقعة، لقد كان عرض المدرج ١١٥ قدما وطوله ٣٦٨٠ قدمـا، وكـان قادرا على استقبـال طائـرات زنتهـا ٣٠ طنـا من مثل طائـرات دي سي ٤، وكـان صالحـا لـلاعمـال فـي الايام الجافة، في حين لم يكن صالحا للاستعمال في الايام الماطرة.

لقـد كان اقلاع الطائرات من المدرج يثير طبقة كثيفة من الغبار التي كانت تتـلاشى ببـطء، وعلى الفور اقترح الطاقم الذي هبط في المطار تسمية العملية باسم عملية «افاك» أي «غبار».

لقـد بدأت العمليـة في الوقت المحدد، وفي المرة الاولى تم نقل الطاقم المكلف

بخدمة الطائرات، والمعدات اللازمة لادارة المدرج، وهبطت الطائرة الاولى بنجاح، وبدأت سلسلة من رحلات طائرات النقل التي ربطت بين النقب وسائر اجزاء «الدولة».

لقد كانت الرحلات تتم في ساعات الظلام، خوفا من الاشتباك مع طائرات العدو وفي ليلة العملية الاولى تم نقل ٢٩ طنا، وفي الليلة الثانية ٧٥ طنا، وكانت مفاجأة لاولئك الذين راقبوا العملية عن كثب.

عمليـــة يـــوآف

في عملية يوآف في تشرين الاول ١٩٤٨، كانت القوة الجوية عنصرا هاما في التخطيط الحربي، واصبحت القوة الجوية التي يملكها الجيش الاسرائيلي، تمكنه من القيام بعمليات واسعة ومؤثرة، وفي هذه المرة خطط لتمكين سلاح الجو الاسرائيلي من القيام بتوجيه ضربات جوية ضد هجوم بري «للعدو»، وكانت النية ان يبدأ سلاح الجو يوم ١٥ تشرين الاول بقصف اهداف مصرية، وتركيز هجماته على مطار العريش الذي حشدت فيه معظم الطائرات المصرية المقاتلة، وتمت النشاطات الجوية الاسرائيلية هذه المرة من خمس قواعد، وحشدت الطائرات المقاتلة في القاعدة القريبة من هرتسليا، بينما حشدت الطائرات القاذفة في رمات دافيد، وحشدت طائرات النقل في مطار عاقر، وحشد سرب الطائرات الخفيفة في قاعدتين هما مطار دوف ومطار دوروت، وفي تلك العملية قام سلاح الجو الاسرائيلي بأكبر عدد من الطلعات الحربية، حيث بلغت ٢٣٩ طلعة حربية القيت خلالها على «العدو» قنابل زنتها حوالي ١٥٠ طنا.

لقد كان التخطيط لعملية يوآف افضل من جميع العمليات السابقة، ولكن في هذه المرة ايضا وقعت حوادث غير قليلة، فقد تأخرت الطائرات في الوصول الى اهدافها وسقطت القنابل في البحر واصابت اهدافا اخرى، واصيب مطار العريش بأضرار، ولم تستطع الطائرات المصرية من طراز سبيت فاير الاقلاع، من بين الاهداف التي قصفت: بئر السبع، والمجدل وغزة وحليقات، وتعرضت بلدة الفالوجة لقصف شديد لانها كانت مقرا للواء مصري.

ان الطائرات الخفيفة التي هاجمت في الظلام حققت نتائج في عملية يوآف افضل من النتائج التي حققتها الطائرات الثقيلة، وركزت عملياتها في الظلام ضد

بيت حانون وحليقات وبربرة وحربية.

لقد دارت ايضا معركة جوية واسقطت طائرة منيوري نقلت من سلاح الجو العراقي الى مصر في البحر المتوسط، وقد وقع الحادث في ١٩ تشرين الاول فوق المنطقة التي دارت فيها معركة بين سفن حربية اسرائيلية ومصرية، وفي ذلك اليوم فقد سلاح الجو الاسرائيلي احد طياريه الاكفاء، الذي كان قائدا لاول سرب للطائرات الحربية وهو مودي الون.

فقد عاد بطائرته من طراز مسر شميت بعد هجوم على رتل مصري في الجنوب ولكنه اصيب خلال الهجوم بنيران الاسلحة المضادة للطائرات ونجح في الوصول الى هرتسليا، بطائرته ولكنه عندما قام بالهبوط الاضطراري تحطمت طائرته وقتل على الفور.

لقد بذل سلاح الجو الاسرائيلي جهدا خاصا لقصف مركز الشرطة المحصن في عراق سويدان، الذي تحصنت فيه وحدة مصرية، وكان مركز الشرطة هذا جزءا من «الجيب» المصري في الفالوجة الذي نشأ خلال عملية يوآف، وكررت الطائرات الاسرائيلية محاولاتها لضرب عراق سويدان والمنشية، وهناك قتل ثلاثة طيارين اثناء احدى الهجمات الجوية بتاريخ ٢٠ تشرين الاول على مركز الشرطة واصيبت احدى الطائرات الاسرائيلية خلال اول هجمة لها، وصدرت الاوامر بالعودة ولكن الطيار قرر تجاهل الاوامر وعاود الهجوم، وفي هذه المرة اصيب بنيران المصريين المضادة للطائرات، وسقط وراء الخطوط الاسرائيلية، وكان في الطائرة ثلاثة طيارين شبان، وجميعهم في الخامسة والعشرين من العمر، وكانوا قد خدموا كطيارين ابان الحرب العالمية الثانية، من بينهم مسيحي واحد يدعى ليونارد بيتشت وهو من مواليد كندا، وكان قائد الطائرة، لقد اشتهر ليونارد ابان الحرب العالمية الثانية بأنه اسقط آخر طائرة المانية في الحرب، عندما نشبت الحرب الاسرائيلية العربية فاجأ ليونارد اسرته عندما ابلغها بأنه قرر قطع دراسته في الجامعة لمساعدة الشعب اليهودي.

اما الطياران الاخران فقد كانا يهوديين، وهما ستانلي اندريوس من نيويورك ودوف شوغرمان من مواليد لندن، وخدم كملاح جوي في سلاح الجو البريطاني ابان الحرب العالمية الثانية.

لم تنقض سوى ايام معدودة على عملية يوآف، حتى استدعي سلاح الجو

لمساعدة القوات الاسرائيلية في شمال «البلاد»، وفي هذه المرحلة كانت العملية تدعى «حيرام»وتهدف الى تحرير جزء كبير من الجليل، ولم تكن العمليات الجوية في هذه العملية كبيرة، ولكن القيادة الاسرائيلية كانت انذاك تخطط لثاني اكبر عملية جوية في حرب ١٩٤٨، وكانت تدعى عملية «حوريف».

في هذه العملية التي بدأت بتاريخ ٢٢ كانون الاول القي رقم قياسي من القنابل على «العدو»، بلغ وزنها ٢٦٦،٥ طن، القيت في ٢٤٣ طلعة جوية حربية، ومرة اخرى قصف مطار العريش بوساطة طائرات بي ١٧ وكان المصريون قد بدأوا انذاك باستخدام مطار بيرحمه في سيناء، ومنه قامت طائراتهم بطلعاتها الى اواسط «البلاد»، وضربت تل ليتفينسكي والقسطينة، وحاولت مهاجمة رمات دافيد، ولكنها قصفت بطريق الخطأ اهدافا اخرى بالقرب من مشمار هعيمق، وارتكب المصريون خطأ آخر عندما، قصفوا قوة عراقية بالقرب من جسر اللنبي، وكان آخر قصف لهم ضد مطار اللد بتاريخ ٥ كانون الثاني ١٩٤٩.

ان طائرات سلاح الجو الاسرائيلي ايضا ارتكبت اخطاء في تحديد الاهداف فعندما تقدمت القوات الاسرائيلية بسرعة في شمال سيناء، تعرضت لقصف الطائرات الاسرائيلية، واسفر الحادث عن وقوع قتلى وجرحى، ولم يتوقف القصف الا عندما رفع احدهم العلم الاسرائيلي، وفي اعقاب اخطاء اخرى وقعت، طلب قائد العملية يجال الون بأن تكتفي الطائرات الاسرائيلية باعتراض طائرات العدو وتتوقف عن تقديم الاسناد للقوات الارضية.

لقد جرت عدة معارك في الجو، بتاريخ ٢٨ كانون الاول تمكنت طائرتا سبيت فاير اسرائيليتان من اسقاط طائرتين مصريتين من طراز فيات، وبتاريخ ٥ كانون الثاني اسقطت طائرة فيات مصرية اخرى واصيبت ثانية.

لقد كان واضحا بأن سلاح الجو الاسرائيلي يتمتع بتفوق جوي، وان طياريه واثقون من أنفسهم ومتحمسون للقتال، وقد برز ذلك في المعارك التي دارت بعد ذلك بأيام قليلة ضد الطائرات البريطانية المقاتلة، واسقطت خلالها خمس طائرات، وكانت تلك المعركة آخر معركة جوية في حرب ١٩٤٨.

لقد كانت آخر عملية اشترك فيها سلاح الجو الاسرائيلي هي عملية «عوفدا» التي نفذت في شهر آذار عام ١٩٤٩ وكان الهدف منها احتلال ايلات لقد قدم سلاح الجو دعما للواءين اسرائيليين تقدما في طريق غير ممهد الى ايلات كما مهد

مدرج هبـوط مطار ابراهام شمال ايلات، بعد انتهاء هذه العملية انتهت حرب عام ١٩٤٨، وانـطلق سلاح الجـو الى طريق جديـد،واصبح لزاما عليه ان يعيد تنظيم صفـوفـه لمواجهـة المستقبـل، وكـانت صفـوفـه حافلة بالمتطوعين الذين قدموا من مختلف انحـاء العـالم، وبدأوا في العودة الى بلادهم، ونقلت القيادة المسؤولية الى الفنيين والطيارين والقادة الاسرائيليين.

المعركة مـع البريطانيين

خلال حرب عام ١٩٤٨، وبتـاريـخ ٧ كانون ثان ١٩٤٩، جرت معركة جوية بين طائـرات اسرائيليـة وطائـرات بريـطانيـة قدمت من قواعـدهـا في منـطقة قناة السـويس، ومني البـريطانيون بهزيمة في سلسلتين من المعارك الجوية فقد اسقطت خلال هذه المعـارك أربـع طائـرات بريطانية من طراز سبيت فاير، واسقطت طائرة خامسة بنيران مضادة للطائرات وبهذا انتهت المعارك على الجبهة المصرية.

قبـل تلك المعـارك تدخـل البـريطانيون في الحرب ضد «اسرائيل»، فبعد ان ارسلوا تحـذيـرا رسميـا «لاسرائيل» بعـدم استخدام سلاح الجو الاسرائيلي ضد عمـان، اخـذوا يرسلون طائراتهم الى الاراضي الاسرائيلية في مهمات للتصوير، ولم يرق هذا التصرف لسلاح الجو الاسرائيلي وعلى الرغم من ان الطائرات كانت تابعة لدولة عظمى، فقـد تقـرر عدم السمـاح بانتهـاك السيادة الاسرائيلية، لقد خشيت القيادة الاسرائيلية من قيام البريطانيين بتسليم الصور الجوية للعرب، لان الجيش البـريـطاني كان لا يزال مرابـطا انـذاك في مصر والاردن والعـراق، في بداية شهر كانـون الاول تقرر نصب كمين لطائرات التصوير البريطانية، وكلفت بالمهمة طائرة امـريكيـة من طراز موستـانـغ بقيادة طيار متطوع يدعى فاين بيك، وعندما شاهد طائـرة التصـويـر البـريـطانية تقوم بمهمات التصوير في المنطقة الشمالية طاردها ولحقها في قلب البحر واصابها واسقطها.

بتاريخ ٧ كانون الثاني جرت المعركة الكبرى.

لقد كانت القوات الاسرائيلية قد تغلغلت في سيناء واذاع البريطانيون انذارا وطالبـوا بحـزم بانسحـاب الجيش الاسرائيـلي من شبه جزيرة سيناء، وفي الساعة التاسعة والنصف صباحا قامت طائرتا سبيت فاير اسرائيليتان بأعمال الاستطلاع في منطقة ابو عجيله، وفجأة شاهدتا ست طائرات سبيت فاير متجهة نحوهما وكان

واضحـا انهـا طائـرات غريبة لان الاسرائيليين لم يحلقوا في مجموعات كبيرة كهذه ودارت معـركـة قصـيرة تم خلالها اسقاط طائرتين بريطانيتين، وورد نبأ من سيناء يفيـد بأن القـوات الارضيـة التـابعـة للجيش الاسرائيلي اطلقت النار على طائرات بريطانية اثناء قصفها القوات الاسرائيلية واسقطت طائرة بريطانية واحدة.

في ساعـات بعـد الظهـر وقعت المعـركة الثانية، وفي هذه المرة انطلقت اربع طائـرات اسرائيليـة من طراز سبيت فاير للقيام بمهمات استطلاعية، وكانت بقيادة طيـارين اسرائيليـين من بينهم عيـزر وايزمن، وطيارين اجنبيين متطوعين في سلاح الجـو الاسرائيـلي، وتحـدث وايـزمن في كتابه حول المعركة التي اسقط فيها احدى الطائـرات البريطانية فقال: اقلعنا من حتسور في حوالي الساعة ٢٫٤٥ بعد الظهر، وكـان الجـو باردا وغائما، وحلقنا على ارتفاع ٧٠٠٠ قدم، وكانت كل طائرة مزودة بمدفعين عيار ٢٠ ملم ورشاشين عيار ٠٫٥، واتجهنا في سيناء نحو العريش، وكان الهدف استعراض القوة والقيام بمغامرة لانهاء الحرب بانجاز شخصي.

في منـطقـة حالوتسـا ـ نيريم، الواقعة على الخط الاخضر القديم رأيت نقاطا سوداء في الجو، كانت لثماني طائرات، وكان واضحا انها ليست اسرائيلية فارتفعنا الى علو ٨٥٠٠ قدم ودخلنـا في معـركـة مع الطائرات، وكان الطيار الاسرائيلي بيل أول المشتـركـين في المعركة، وعلى الفور شوهد الدخان الاسود يتصاعد من احدى الطائـرات البريطانية التي سرعان ما ارتطمت بالارض، وبعـدهـا دارت معـركـة بين سبع طائرات بريطانية واربع طائرات اسرائيلية، وبحثت انا عن طائرة بريطانية لانفـرد بهـا وفعـلا تمكنت من اطلاق كل ما بحوزتي من الذخيرة، وشاهدتها وهي تصـاب ولكنني لم اشـاهـدها تسقط، واستغرقت المعركة الجوية دقيقة ونصف او دقيقتين، وافلحنا في تفريق الطائرات البريطانية.

وفي نفس الوقت كانت القوات المصرية تطلق النار علينا من الارض، فأخذت التفت حولي فلم اجد احدا من زملائي.

وهنـا شاهـدت طائـرة بريـطانيـة تحـاول الفـرار، فحاولت اللحاق بها ولكن المسـافة بيننا كانت كبيرة، وعدت ابحث عن الطائرة التي اصبتها فلم اعثر عليها، وعنـدمـا عدت الى الارض عانقني زميـلي سنـدي وابلغني انه شاهد الطائرة وهي تتحطم ولكنه لم يكن متأكدا من هويتها، وانه خشي ان تكون طائرتي هي التي اصيبت.

لقد امضينا يوما طويلا من العمل وكانت الساعة تشير الى الثالثة والنصف بعد الظهر، وخلفنا وراءنا خمس طائرات تابعة للامبراطورية البريطانية ملقاة على رمال سيناء، واحدة منها اسقطتها بنفسي بالقرب من العريش، لقد اسفرت المعركة عن مقتل طيارين بريطانيين ووقوع طيارين اخرين في اسرنا، والخامس عاد مشيا على الاقدام الى الاراضي المصرية.

لقد كان الانتصار على الطيارين البريطانيين في المعركتين الجويتين ممزوجا بالاسف، فقد خدم معظم الطيارين الاسرائيليين والمتطوعين الاجانب في سلاح الجو البريطاني.

وكان الاسف على الطيارين الذين قتلوا، وارسل سلاح الجو الاسرائيلي برقية لسلاح الجو البريطاني في قبرص هذا نصها: عفوا ايها الاصدقاء، ولكنكم كنتم في الجانب غير المناسب من السياج.

سنوات البناء

لقد انشىء سلاح الجو الاسرائيلي اثناء الحرب، وكانت تلك فترة انطلاق سلاح الجو خاصة والجيش الاسرائيلي عامة، وانشىء من عناصر صغيرة صرح واسع الجنبات اشتمل على طائرات مقاتلة وقاذفات وطائرات نقل ومعسكرات ومطارات اقيمت في مختلف انحاء «البلاد»، وخلال عام ونصف تحول سلاح الجو من سلاح يتألف من عدد من الطيارين الذين شنوا معارك تشبه حرب العصابات، الى سلاح جو ينتمي الى جيش نظامي. بعد انتهاء الحرب اقتضت الحاجة اعادة تنظيم الصفوف والتفرغ للعمل لتحديد طريق المستقبل، لقد كان من الضروري ايجاد حلول لمشاكل اساسية تأجل حلها بسبب الانهماك بالحرب، وبدأ سلاح الجو يبحث عن طريقة داخل صفوف الجيش الاسرائيلي وبرزت على السطح مشاكل وخلافات كانت قد طويت اثناء الحرب، وتوجب ايجاد حل حاسم لها.

مع انتهاء الحرب بدأ المتطوعون الذين شكلوا العمود الفقري المهني والفني لسلاح الجو ابان الحرب في مغادرة السلاح والعودة الى بلادهم، وادى ذلك الى خلق فجوات فورية، واضطر الاسرائيليون الى احتلال المناصب التي شغرت بذهاب المتطوعين اصحاب الخبرة، ولم يكن الامر سهلا، كثيرون من الاسرائيليين كانوا يتحلون برغبة قوية ودوافع اقوى ولكنهم كانوا يفتقرون الى الخبرة، وتحتم على

سلاح الجو الاسرائيلي ان ينمو من خلال الدراسة والتجارب المحلية والذاتية.

ان المتطوعين الذين وصلوا ابان حرب ١٩٤٨ قد حملوا معهم نظريات واساليب تنظيم مستوردة من اسلحة جوية مختلفة، ولم تكن جميعها تتفق مع العقلية الاسرائيلية.

وتحدث عيزر وايزمن حول ذلك فقال: ان المتطوعين الذين قدموا الينا يستحقون الاحترام اللائق بهم، ولكن عندما اردنا تكوين سلاح الجو الاسرائيلي بدأت الاصطدامات بين الاسرائيليين والمتطوعين، ونجمت هذه الاصطدامات عن العقليات والنظريات المختلفة بيننا وبينهم، لقد كنا جميعا يهودا، ولكن كل واحد منا تأثر بالمنطقة التي قدم منها.

وقد بدأت نتيجة لذلك حالة غليان في سلاح الجو وادركنا نحن بأنه ليس كل ما هو جيد للمتطوعين سواء في التكتيك ام التكنولوجيا، جيد لنا ايضا.

لقد كانت النظريات، والتنظيم، والتدريب، وحتى التنفيذ، تعتمد في البداية على تشكيلة من الاراء والتجارب.

وقد غادر معظم المتطوعين البلاد الواحد تلو الآخر، وحل محلهم في سلاح الجو قادة اسرائيليون، وبقي عدد ضئيل من المتطوعين الاجانب في القيادة العليا لسلاح الجو، ولكنهم سرحوا في سنوات الخمسينات.

لقد كانت مساهمة قائد سلاح الجو في تلك الفترة اهارون ريميز في مجال التدريب وهنا وضع حجر الاساس لسلاح الجو، واقيمت مدرسة الطيران والمدرسة الفنية للطيران، وقبل انشاء مدرسة الطيران، اضطر سلاح الجو الاسرائيلي الى الاعتماد على مدارس اجنبية او على خريجي الدورات المرتجلة في اسرائيل، والآن حان الوقت لاقامة اسس قوية، وقرر ريميز تشكيل لجنة لتخطيط التدريب برئاسة العقيد داني شمشوني، واوصت هذه اللجنة بأن يكون جهاز التدريب بكادر قيادي يتمتع بصلاحيات قيادية، كما اوصت بانشاء سرب للمعدات وسرب للطاقة البشرية الى جانب سرب التدريب، وترأس سرب التدريب العقيد شمشوني ومنح الموضوع اولوية من القيادة.

في شهر كانون الثاني تم تسليم معسكر سيركين لسلاح الجو الاسرائيلي،

لتقـام فيـه مدرسة للطيران، وخصص مطار هرتسليا الذي لم يعد يستخدم كمطار لعقـد دورات الضباط لسلاح الجو الاسرائيلي الذين ليسوا طيارين، واقيمت قاعدة تدريب ثالثة في المدرسة الفنية القريبة من حيفا.

منـذ البـدايـة اثـيرت تساؤلات حول الشخصية المطلوبة للطيار الاسرائيلي ودارت منـاقشات عديدة، وتم الاتفاق على المبدأ القائم منذ ذلك الحين وحتى الآن وهو ان الطيار الاسرائيلي ليس مهنيا يقود طائرته فحسب، بل ويجب عليه ان يكون مقاتلا وقائدا في آن واحد.

لم يكن بين المتـطوعـين الاجانب والاسرائيليين اتفاق حول اساليب التدريب ومـع مرور الوقت استـولى الاسرائيليـون على الصـلاحيـات القيـاديـة، ولم يبق للمتـطوعين سوى تحديد مستوى المقاييس المهنية، وهم الذين قرروا في تلك الفترة مَنْ من الخريجين يستحق اجنحة الطيار.

لقد كانت لغة التدريس مزيجا من العبرية والانجليزية، وبعض كتب التدريب ترجمت الى العبـريـة من لغـات اجنبيـة، وكان المتطوعون يتحدثون الانجليزية مع الطلبـة الذين تأثروا بنظريات مختلفة من طيارين مقاتلين قدموا من جنوب افريقيا وبـريـطانيا والولايات المتحدة الامريكية، وتحدث احد المدربين الاسرائيليين ويدعى يسرائيـل بن شاحـار عن هذه الظاهـرة فقـال: ان طيـارين امـريكيـين هما رودي اوغـرون (كـرمي) الذي جاء من سلاح الجـو الامريكي، وداني دانكوت الطيار في الاسـطول الامـريكي كانـا يتمتعـان بنفـوذ كبـير وانضم اليهمـا طيار يهودي من روديسيـا حارب في الحرب العالمية الثانية يدعى كلمان مايزر، وكانوا جميعا بقيادة ايسترمان الذي بدون موافقته لم يكن اي طالب اسرائيلي يتخرج كطيار.

لقـد اعتمـدت الدراسة في دورة الطيران في البداية على طائرة ستيرمان ذات المحـركـين والجنـاحـين، وبعـد ذلك اعتمـدت على طائرات هارفارد وكان مضمون الدراسـة يعتمـد في اسـاسـه على الخبرة التي اكتسبت في سلاح الجو الامريكي والاركان التابعة لسلاح الجو البريطاني وللاشتراك في دورة متقدمة للقتال الجوي، واوفـد عدد آخـر من الطيـارين الى فرنسـا، وقـد برز الطيـارون الاسرائيليـون في الدورات الخـارجيـة ايضـا، وقال داني شمشوني رئيس سرب التدريب انذاك، ان اثنـين من الطيارين الاسرائيليين هما يسرائيل بن شاحار واسحق يبنه امتازا خلال اشتراكهما في دورة لمدربي الطيران في انجلترا، واشتركا بأسماء مستعارة في مباراة

للطيران البهلواني، لكي لا يعرف الحكام هويتهما واحتل بن شاحار ويبنه المراكز الاولى في هذه المباراة.

لقد تحقق نجاح كبير في مجال التدريب الفني، ولكنه واجه عقبات كثيرة، واقيمت الدورة الميكانيكية الاولى في ساحة التخنيون (معهد الهندسة التطبيقية) وفي عام ١٩٥٠ استولى سلاح الجو على المدرسة الفنية القريبة من حيفا، وورد من الولايات المتحدة اقتراح يقضي بأن يقوم خبراء امريكان بأنشاء المدرسة الفنية لسلاح الجو الاسرائيلي، ومالت القيادة الاسرائيلية الى قبول الاقتراح، ولكن تقرر في النهاية التخلي عنه بعدما اتضح انه باهظ التكاليف، ومع ذلك فإن اسرائيل لم تتجاهل نصيحة الخبراء الاجانب في مجال التدريب الفني، وكان هناك امريكي يدعى مادارا وهو مدير المدرسة الفنية في الولايات المتحدة.

جاء هذا الرجل الى «اسرائيل» وعمل مستشارا لتنظيم برامج التعليم في قاعدة سلاح الجو، وتم ايفاد مدربين لدراسة ميكانيك الطيران في الخارج وبخاصة الى اوكلاهوما وكاليفورنيا، وارسل البعض الاخر الى مصانع رولز رويس في اسكوتلندا. وكانت هناك مشاكل فيما يتعلق بايجاد المرشحين للمدرسة بالاضافة الى نقص في ايجاد المرشحين للانضمام الى المدرسة الفنية، وحتى اولئك الذين ارسلوا الى المدرسة لم يكونوا بمستوى واحد.

لقد كان التغلب على هذه المشاكل بطيئا وخلال اشهر معدودة بدأت المدرسة الفنية في تخريج المهنيين لسلاح الجو، وادى تدفق الكفاءات الفنية على السلاح الى رفع مستواه الفني.

ان النجاح لم يمنع وقوع جدل حول مكانة سلاح الجو، وقد ادت هذه الخلافات في النهاية الى استقالة اهارون ريميز من منصبه كقائد لسلاح الجو، وتحدث ريميز حول هذه الملابسات فقال: لقد اصر رئيس الاركان يجائيل يدين بأن تكون مكانة سلاح الجو مشابهة لمكانة سائر الاسلحة مثل سلاح التسليح وطلب ان يكون خاضعا لشعبة الاركان التابعة لهيئة اركان الجيش الاسرائيلي، وقلت انه يجب اقامة قيادة مستقلة لسلاح الجو، وذلك لكي يشارك سلاح الجو في وضع المخططات المالية اسوة بالقوات البرية، وتطور النقاش وشمل مواضيع صغيرة.

وطلب كل جانب ان يحدد كيفية اندماج رجال السلاح في اماكن اخرى، فمثلا كان هناك من طالب بأن يتدرب معظم فني السلاح في دورات يعقدها سلاح

التسليـح وقلائل منهم فقط يتدربون في سلاح الجو، ولم استطع الموافقة على ذلك، ووصـل الجـدل الى ذروتـه في عام ١٩٤٩ عنـدمـا اجتمـع عدد من اعضاء هيئة الاركـان برئـاسـة رئيس الاركـان ووزيـر الدفاع على ظهر احدى المدمرات التابعة لسلاح البحرية.

لقد انطلقنا في قلب البحر، وهناك حاولنا ايجاد حل للخلافات وكانت النتيجة ان قرر بن غوريـون تشـكيـل لجنـة تضم شاؤول ابيغـور وفـريتس عيست، وكلفهـا بإعـداد دراسـة حول مشـاكل سلاح الجو، وعقدت اللجنة اجتماعاتها في احـد فنـادق نهاريا واستمعت الى توصيات اللجنة فوجدت انها قريبة من مطالبي، واعتبـرت ذلك نجـاحـا لي، لكنني شعـرت بأن الجـدل مع عدد من رؤسـاء هيئة الاركان قد تحول الى جدل شخصي،وقد فسر كل اقتراح مثل اقامة اسكان لعائلات الطيـارين بالقـرب من القـواعـد، او وضع قائمة خاصة بالطواقم الجوية، قد فسر بأنني اسعى لاقامة جيش مستقل، فقررت الاستقالة وابلغت بن غوريون بذلك.

القيادة تنقل الى الرملة

لقـد جئ بخليفـة لريمـز من خارج صفوف سلاح الجو، ووقع الاختيار على شلومـو شمـير، لقـد كان شمـير يحمل رخصة طيران حصل عليها من دورة مدنية خلال خدمتـه في الهـاغـانـا، وحلق في الجو بضع عشرات الساعات، ولكنه كان في الاساس من قادة القوات البرية واعتبر رجل التنظيم الذي يمكن نقله من مكان الى آخـر حسب وجـود المشاكل فيه لقدرته على ايجاد حل لها، وفعلا تم نقل شمير من القـوات البـرية الى سلاح الجو، بعد ان امضى فترة في الخدمة في سلاح البحرية، فقد اتصل به رئيس الاركان هاتفيا وابلغه بأن ريمز استقال وسأله عن استعداده للانتقـال الى سلاح الجـو، فرحب شمـير بالاقتراح وسأل متى سيتسلم القيادة؟؟ فأجابه يدين «اليوم».

لقـد تسلم شمـير قيـادة سلاح الجـو قبـل ان يسلم قيادة سلاح البحرية لشخص آخر وكان يؤمن بالالتحام التام بين اسلحة الجيش الرئيسة الثلاثة، وانه جاء الى سلاح الجو لحل مشكلة حساسة.

وفي اليـوم التالي جاء الى قيادة سلاح الجو في يافا برفقة ريمز، وكان لا يزال يرتـدي زي سلاح البحرية، وكانت الغرفة غاصة عندما قدم ريمز خليفته للحضور

وجرى تعارف بين شمير وكبار قادة سلاح الجو.

لم يلق تعيين شمير بمنصب قائد سلاح الجو ترحيبا لدى قيادة سلاح الجو وقدم بعض القادة استقالاتهم التي ووفق عليها جميعها، باستثناء استقالة رجل واحد وهو دان تولكوفسكي، فقد رفض شمير قبول استقالته وقرر ايفاده في دورة مراقبي طيران.

في الاسابيع الاولى التي تلت الاستقالات الجماعية، اضطر شمير الى قيادة بعض الفروع التي استقال رؤساؤها.

لقد تولى شمير قيادةسلاح الجو الاسرائيلي لمدةثمانيةاشهر فقط،بين كانون الاول، ١٩٥٠ وحتى ١٤ آب ١٩٥١، واعتبر مهمته الرئيسة اعادة تنظيم قيادة سلاح الجو، وكانت نيته زعزعة سلاح الجو الذي كان مبعثرا في منازل مختلفة في يافا، وكانت الغرف مليئة بالاثاث وطاولات الكتابة الثقيلة التي جمعت من البيوت العربية المهجورة.

فقرر شمير اخلاء المقر من يافا الى الرملة.

خلال عهد شمير، اضيف جناح حربي جديد لسلاح الجو، وكان مقره في حتسور، وألغيت خطة توسيع مطار هرتسليا لانها كانت تشتمل على مصادرة أراضٍ في تلك المنطقة، وتم ضم وحدات الدفاع الجوي الى سلاح الجو، ومنحت صلاحيات واسعة لداني شمشوني.

لقد كانت الحوادث في سلاح الجو الاسرائيلي كثيرة، ففي اليوم الاول لدخول شمير الى سلاح الجو، سقطت طائرة كانت تقل عددا من رجال الشبيبة الطلائعية المحاربة (الناحال) بالقرب من قطاع غزة، وقتل جميع ركابها، اما في المجال الحربي فقد كانت النشاطات محدودة من بينها ارسال الطائرات لمطاردة المتسللين البدو في الجنوب.

لقد قامت الطائرات الاسرائيلية بطلعات قليلة وطردتهم من المنطقة وفي الشمال نفذت عملية جوية كانت بمثابة اول عملية انتقامية منذ حرب عام ١٩٤٨ فقد قامت ٨ طائرات من طراز موستانغ وسبيت فاير بمهاجمة مواقع سورية في نيسان ١٩٥١ بالقرب من الحمة.

أما المجال الذي شهد الانشطة الواسعة، فهو المتعلق بالمشتريات اذ قام مبعوثو سلاح الجو الاسرائيلي بجولات شملت مختلف ارجاء العالم، ودققوا في

جميـع الامكـانيـات والفـرص، ولم تكن المشتـريـات منـظمة في ذلك الوقت، وكان المبعـوثـون يبتاعون كل من يصادفونه تقريبا، وبما ان معظم الدول رفضت اقامة اتصـالات دائمـة مع «اسرائيل» في مجال تزويدها بالمعدات العسكرية، فقد اضطر المبعـوثـون الى دراسـة شراء طائـرات قديمة، وكانت خيبة الامل كبيرة، وفي اماكن مختلفـة واجـه المبعوثون الاسرائيليون الرفض، وفي الولايات المتحدة رفضت وزارة الخارجية طلبا اسرائيليا لتزويد «اسرائيل» بطائرات مقاتلة.

ولم تسمـح الا بتصـدير طائرات بايبر وستيرمان وهارفارد،وفي احدى المرات نجحت «اسرائيـل» في تهـريب عدد من طائـرات موستانغ بعد ان فككتها وشحنتها على اعتبـار انهـا قطع غيار، كما واجهت «اسرائيل» مصاعب في كندا حيث تم من هنـاك شراء طائرات هارفارد، وفي احدى المرات نجح الاسرائيليون في الحصول على رخصة تصدير ست طائرات موستانغ من كندا الى «اسرائيل».

ان شراء طائـرات موسكيتـو يعتبـر قصـة فريدة من نوعها، فقد قامت هذه القاذفة المقاتلة بدور فعال في الحرب العالمية الثانية، وبقيت مئات منها بعد الحرب واصبحت مهـددة بالتلف، فجسمهـا الخشبي لم يصمد امام تغير حالات الطقس، وخـلال فتـرة وجيـزة، عرضت هذه الطائرات للبيع كقطع غيار، وعثر مبعوثو سلاح الجـو الاسرائيـلي في فرنسـا على عشرات من هذه الطائـرات (مـوسكيتو) معروضة للبيـع باسعار منخفضة تتراوح بين ٥٠٠٠ دولار للطائرة الكاملة و٢٠٠ دولار فقط ثمنـا للطائـرة المفككـة وواجـه الاسرائيليـون مصاعب كبيرة قبل ان يحصلوا على موافقة الحكومة الفرنسية لبيعهم ٦٠ طائرة، وكان اي تغيير سياسي او عسكري في منـطقـة الشرق الاوسـط يتسبب في تأخـير عقـد الصفقة، وفي نهاية الامر منحت المـوافقـة واقيم في احـد المـطارات الفرنسية مكتب اسرائيلي خاص مهمته تصليح الطائرات بمساعدة فريق من الفنيين الفرنسيين وشحنها الى «اسرائيل».

بتـاريـخ ١١ حزيـران ١٩٥١ اقـلعت الطائـرات الثـلاث الاولى من طراز موسكيتـو الى «اسرائيـل»، واستمـرت هذه العملية الى ان نقلت الى «اسرائيل» من فرنسـا ٦٢ طائـرة من طراز موسكيتـو وكثير من هذه الطائرات اعتبرت في البداية خردة، ولكن سلاح الجو الاسرائيلي حولها الى طائرات حربية.

في هذه العمليـة قتـل عدد من طيـاري سلاح الجـو الاسرائيلي، فخلال نقل احدى الطائرات من طراز موسكيتو التي ابتيعت من كندا، وقع حادث، فقد تطوع

ري كورتس وهو من اوائل المتطوعين الاجانب في سلاح الجو الاسرائيلي الذي قاد طائرة بي ١٧ التي قصفت القاهرة، تطوع ري هذا لنقل طائرة الموسكيتو من كندا الى «اسرائيل»، وفي البداية تعطلت الطائرة في الطريق بسبب رداءة الاحوال الجوية، واضطر الملاح الجوي الى مغادرة العمل وحل محله متطوع آخر يدعى سايمور لارنر الذي عاد في تلك الفترة الى «اسرائيل» لمزاولة حياته المدنية، وتطوع لارنر مرة اخرى لاداء مهمة واحدة فقط، وبتاريخ ١٧ ايار ١٩٥١ وعندما تحسنت الاحوال الجوية اقلعت الطائرة ولكنها اختفت في مكان ما في منطقة غرينلاند.

وفي فرنسا قتل جون هارفي وهو من اوائل المتطوعين الاجانب، وكانت مهمته تفقد طائرات موسكيتو قبل اقلاعها «لاسرائيل»، وفي احدى محاولات الاختبار تحطمت الطائرة وقتل هارفي الذي كان من خيرة الطيارين في سلاح الجو البريطاني.

خلال البحث عن طائرات حربية وصل مبعوثو سلاح الجو الاسرائيلي الى ايطاليا، ومنها ابتاعوا طائرات سبيت فاير من مخلفات الحرب العالمية الثانية، كما وصلوا الى السويد التي وافقت على بيع «اسرائيل» ٢٥ طائرة موستانغ مع قطع غيارها.

وقد استكملت هذه الصفقة بمساعدة طيارين سويدين قادوا طائرات موستانغ «لاسرائيل».

في شهر آب ١٩٥١ عولج شلومو شمير في المستشفى بعد ان اصيب بالاعياء الشديد نتيجة للعمل الشاق، وامره الاطباء بالاخلاد الى الراحة الطويلة فذهب لقضاء اجازة في ايطاليا، وعندئذ اقترح رئيس الاركان تعيين حاييم لاسكوف احد قادة القوات البرية بمنصب قائد سلاح الجو بدلا من شلومو شمير وتقرر في البداية ان يشغل لاسكوف هذا المنصب بشكل مؤقت، ولكن بعد بضعة اسابيع تقرر ان يكون التعيين دائما.

ان لاسكوف لم يعتبر نفسه من رجال سلاح الجو، وقد فوجىء من التعيين وكان يشغل منصب رئيس شعبة التدريب ومسؤولا عن التدريب في الجيش الاسرائيلي وكان قد توجه الى انجلترا وفرنسا في بعثات دراسية ويفكر بالتوجه الى الولايات المتحدة، وبينما كان ينتظر رد الامريكيين، وردت اليه رسالة رئيس الاركان.

لقـد رفض الامريكيون الموافقة لحاييم لاسكوف التجول في منشآت التدريب التـابعـة للجيش الامـريكي، بينما اقترح يدين على لاسكوف ان يعود الى «البلاد» ليتـولى قيـادة سلاح الجـو، وكانت المفاجأة كبيرة، وعندما اجتمع بن غوريون قال لاسكوف انه لم تكن لديه أية علاقة بسلاح الجو وليس متأكداً بأن القرار صحيح.

فنـظر اليـه بن غوريـون وقال له: وانا ايضا لم اكن قبل ذلك رئيسا للوزراء ووزيرا للدفاع.

لقد كان الطلب الوحيد الذي قدمه لاسكوف اثناء قبوله المنصب الجديد هو اعادة دان تولكوفسكي الذي اعتزل الخدمة العسكرية قبل بضعة اسابيع، وتحول الى منصب مدني، وطلب لاسكـوف تعيين تولكوفسكي بمنصب رئيس اركان سلاح الجـو، ووافق رئيس الاركان يدين على الطلب، وتوجه الى تولكوفسكي بطلب العودة الى سلاح الجو.

لقد حظي سلاح الجو بقائد جديد، وهو لاسكوف، وفي نفس الوقت عاد اليه الشخص الذي تولى قيادته فيما بعد وهو دان تولكوفسكي.

لقـد كان عيزر وايزمن آنذاك يشترك في دورة في انجلترا، وطلب اليه تقليص دراسته والعودة الى «البلاد» ليسند اليه منصب جديد.

لقد رغب لاسكوف في ان يكون جزءا من السلاح، وحاول تعلم الطيران ولكن المحـاولة لم تنجـح ، وبعد بضعة اسابيع اتضح له بأنه يجد صعوبة في تعلم مهنة الطيران، واضطر آسفاً الى التخلي عن الفكرة.

تقريـــر لاســـــكوف

بتـاريـخ ٢ أيلول اعـد القـائـد الجـديد لسلاح الجو تقريرا عن الوضـع في السـلاح واتضـح من التقرير ان الانطباع الذي فرضه سلاح الجو في اواخر عام ١٩٥١ على سكوف كان سيئا.

وفيمـا يلي بعض هذه الانـطبـاعـات: الهـدف التنفيـذي للوظائف التنفيذية والاداريـة، هنـاك نقص كبير في القادة والاركان غير قادرة على القيام بعمل اركاني صحيح، وهناك نقص في ضباط أركان لمهام عديدة.

وحــول الوضــع في الوحــدات لم يتضمن تقرير لاسكوف اقوالا سارة، وقال: الانضباط التكتيكي والادارة في حالة سيئة، والمعنويات منخفضة ايضا، والمستوى المهني لذوي المنــاصب المختلفــة منخفض، وستكون «اسرائيل» متعلقة خلال فترة معينــة بالمــدارس الجــوية الاجنبية، وكذلك حالة الاستعداد في السلاح منخفضة، والقدرة الحربية لسلاح الجو لا تزيد على ٤٨ ساعة.

هكــذا كان انــطبــاع لاسكــوف، وكذلك كان وضع التسليح والطائرات سيئا واعلن لاسكــوف انــه لا يوجــد مخــزون من القــذائف والقنابل المحرقة للطائرات، وكانت بعض الطائرات في حالة سيئة من الصيانة، وكانت طائرات عديدة تفتقر الى قطع الغيار.

وقــال ان معــدات الاتصــال كانت جيــدة نسبيــا، بينمــا معدات اتصالات الخــطوط رديئة، واشار لاسكوف الى الاتصال بين قاعدة رمات دافيد وقيادة سلاح الجــو في الرملة قد انقــطع فتــرات عديــدة، واضاف بأن القيادة لا تستطيع فرض سيطرتها بدون اتصالات جيدة.

وقــال لاسكوف في تقريره ان وضع مخزون الوقود للطائرات كان خطيرا، ولم يكن يكفي الا لـ ١٥ يوما من الحرب فقط.

لم يتضمن تقــرير لاسكوف، مديحاً للطواقم الجوية، وكان انطباع لاسكوف، ان كثــيرا من الطيــارين كانــوا قادرين على قيــادة طائــراتهم، ولكن قلائل فقط كان باستطاعتهم القتال بها.

على الرغم من ان لاسكــوف كان من رجال القوات البرية، فقد كشف النقاب عن ان ضبــاطا في هيئة الاركان العامة ينظرون نظرة سلبية وغير صحيحة لسلاح الجــو، وانــطبع عند لاسكوف بأن رؤساء الفروع في هيئة الاركان العامة يعتبرون ضبــاط اركــان سلاح الجــو كتــابعــين لهم واصــدروا اليهم اوامر مباشرة حتى في الامور الروتينية.

لقد بدأ لاسكوف في الاصطدام مع ضباط هيئة الاركان العامة، وقال انه في احدى المناسبات جرى نقاش بينه وبين رئيس شعبة العمليات اسحق رابين، وكان هذا النقــاش نموذجا لنظرة هيئة الاركان العامة ازاء سلاح الجو، وكان ذلك خلال احــدى المنــاورات، فقد امر رابين باستخدام ٤ طائرات من طراز «سبيت فاير، وفي

تلك الفترة لم يكن سلاح الجو يمتلك في حالة حربية جيدة سوى عشر طائرات سبيت فاير، وكان لاسكوف حاضرا، فسأل رابين عن الاسباب التي جعلته يأمر باستخدام اربع طائرات سبيت فاير؟؟

لقد كانت وجهة نظر لاسكوف، ان هيئة الاركان يجب ان تبلغ سلاح الجو بما تريده، ولكن على ان تترك التنفيذ للسلاح نفسه.

لقد ركز لاسكوف على اعادة تنظيم سلاح الجو وعلى العمل الاركاني، وعندما تسلم مهام منصبه، كان عدد العاملين في اركان سلاح الجو ١٢٥٧ شخصا. وعندما غادر السلاح بعد عامين كان عددهم ٥٢٥ شخصا فقط.

لقد حمل لاسكوف معه الى سلاح الجو عددا من الاشخاص الذين اندمجوا مع قدماء سلاح الجو وشاركوا في العمل الاداري، والى جانب تولكوفسكي كرئيس الاركان للسلاح، وبوريس سنيور كمسؤول عن العمليات، فقد عمل يهودا رابين كمسؤول عن سرب المعدات وداني شمشوني كمسؤول عن التدريب، لقد اندمج حنان غيور في اللوازم وشموئيل ايال في رئاسة شعبة الطاقة البشرية وهيلل ال داغ وحاييم غيرون كمسؤولين عن البناء، كما جلب لاسكوف معه افيف فاسرمان، وباروخ لافان لاشغال مناصب ادارية مختلفة، وقال لاسكوف لقادة الاسراب انهم بحاجة لوقت ما لكي يصبحوا قادرين على اشغال مناصب قيادية، واصدر لاسكوف قرارا بتعيين كلمان تورين بمنصب قائد قاعدة رامات دافيد، وفتح مدرسة لضباط الادارة في سلاح الجو.

لقد عقدت في قيادة السلاح اجتماعات ادارية منتظمة يوميا، ولم يتم التركيز على النواحي الادارية فحسب، بل وعلى النواحي التنفيذية، وتم تطوير النظريات الاستراتيجية وشجع لاسكوف نشاطات التصوير الجوي في اراضي «العدو»، وكانت المعلومات الاستخبارية التي التقطت في رحلات التصوير الجوي كثيرة.

وفي عام ١٩٥٣ اوفد شلومو لاهات بطائرة موسكيتو للتحليق في اجواء القاهرة والاسكندرية.

في عهـد لاسـكـوف سار سلاح الجـو الاسرائيـلي اولى خطواتـه في عصر الطائـرات النفاثة وعلى الرغم من ان الدفعة الاولى من الطائرات النفاثة وصلت الى «اسرائيـل» بعـد استقـالتـه من منصبـه، فان الاستعـدادات لاستقبال الطائرات النفاثة تم في عهد لاسكوف.

لقـد رافق دخول سلاح الجو الاسرائيلي الى عصر الطائرات النفاثة مصاعب عديـدة، ومنذ عام ١٩٥٠ و«اسرائيل» تواجه الرفض من دول مختلفة عندما كانت تطلب تزويـدهـا بالطائرات النفاثة، في شهر تشرين الثاني ١٩٥٢ بدأت مفاوضات مع بريـطانيـا لشراء طائـرات من طراز ميتئـور. وقـد تمت تلك الصفقة الى جانب صفقات مشابهة عقدتها بريطانيا مع دول عربية اخرى.

ان الجـدل حول مكـانـة سلاح الجو هو الذي ادى في نهاية الامر الى قرار لاسكوف بالاستقالة من السلاح.

لقـد كان الجـدل مع لاسكـوف اشـد حدة من الجدل الذي دار اثناء تولي دافيـد ريمز منصب قائد سلاح الجو، وفي النهاية توجه لاسكوف الى بن غوريون، وقـدم له طلب اعفـائـه من العمـل في سلاح الجـو، واقتنع بن غوريون ومكنه من السفر الى اوكسفورد في مهمة دراسية، وقبيل توجهه الى اوكسفورد اوصى لاسكوف بتعيين دان تولكوفسكي بمنصب قائد سلاح الجو بدلا منه.

وبذهاب لاسكوف انتهت مرحلة في سلاح الجو الاسرائيلي.

ان تعيـين تولكـوفسكي لم يتم بسهـولة، واعتبـره الجميـع مؤيـدا لريمـز ولاسكوف في مواقفهما، ومرة اخرى برزت فكرة تعيين قائد لسلاح الجو الاسرائيلي من خارج السـلاح، ولكن لم تجـد قيـادة الجيش من هو افضـل من تولكوفسكي الذي كان من خيرة رجـال السـلاح، وتقرر تعيين تولكوفسكي بمنصب قائد سلاح الجـو بالوكـالة وبهـذه الصفـة وقع على جميع المعاملات، وبقي في المنصب خمس سنـوات وشهـرين، وفي عهـده خاض سلاح الجـو الحرب الثانية اي حرب سيناء ١٩٥٦، ودخل في عصر الطائرات النفاثة وتعززت نظريات السلاح الحربية واتضحت.

لقد كانت مخططات تولكوفسكي طموحة، فبعد تعيينه بثلاثة اشهر قدم مشروعه لبناء سلاح الجو، وكان مشروعا لاربع سنوات تنتهي في عام ١٩٥٧، وعقدت هيئة الاركان العامة اجتماعا برئاسة رئيس الاركان ووزير الدفاع بن غوريون في قاعدة رمات دافيد للاستماع الى آراء تولكوفسكي، وخلال الاجتماع قدم تولكوفسكي ارقاما فاجأت هيئة اركان الجيش الاسرائيلي.

لقد كانت خطة تولكوفسكي تدعو الى تزويد السلاح الجوي بستة اسراب حربية من بينها ثلاثة اسراب، من الطائرات النفاثة، وثلاثة اسراب من الطائرات المقاتلة القاذفة لتحل محل طائرات موسكيتو، وكانت خطة تولكوفسكي جريئة، علما بأنه لم يكن في سلاح الجو انذاك، سوى اربعة طيارين اجتازوا دورات لقيادة الطائرات النفاثة.

لقد كان تولكوفسكي يأمل في الحصول على دعم بن غوريون، واوضح له بدون وجود سلاح جوي قوي لا يمكن منح الحماية لتجنيد القوات الاحتياطية التابعة للجيش الاسرائيلي، وقد تقوم اسلحة الجو العربية بمهاجمة العمق الاسرائيلي.

ولم ينته الاجتماع بنتائج ايجابية، وقد ايد بن غوريون تولكوفسكي ولكنه اضطر الى التراجع بسبب ضغوط مالية وضغوط هيئة الاركان العامة، وكان ذلك قبل اعتزال بن غوريون الحكم والذهاب الى مستوطنة سديه بوكير في النقب بفترة وجيزة.

بعد الاجتماع بحوالي شهر قال بن غوريون في جلسة مغلقة عقدتها الحكومة الاسرائيلية انه يعترف بأهمية سلاح الجو وبضرورة تعزيز قوته.

بعد مجيئ بنحاس لافون الى وزارة الدفاع بدأ تراجع آخر في مخططات تطور سلاح الجو، وعاش الجيش الاسرائيلي فترة من التقشف، وتم تأجيل المشاريع الرامية الى تعزيز قوة سلاح الجو، فقد بعث وزير الدفاع برسالة لقائد سلاح الجو حذره فيها من مغبة تجاوز الميزانية السنوية المخصصة لقطع الغيار وهي بمبلغ ٣٠٠ الف ليرة اسرائيلية، وكان التوتر يسود قيادة السلاح، وقال القادة ان الاستجابة لهذا الطلب تعني ايقاف معظم الطائرات عن العمل.

في احـدى اجتماعات القيادة العليا وجه تولكوفسكي انتقادا لرئاسة الاركان وقال: «انكم تريدون سلاح جو جيدا ورخيصا في آن واحد، وهذا غير ممكن فيجب اختيار احد امرين، اما سلاح جيد او سلاح رخيص».

لقـد كان الشخص الوحيـد الذي ايـد مطالب سلاح الجو في تلك الفترة هو مديـر عام وزارة الدفـاع شمعـون بيرس، وايد طلب شراء طائرات حديثة والانتقال الى الطائرات النفاثة والحصول على اجهزة رادار لتحسين التأهب لدى الجيش الاسرائيلي.

ان التغـيرات التي طرأت على قيـادة الجيش الاسرائيلي ومجئ موشيه ديان بدلا من مردخاي ماكليف، كرئيس للاركان لم تغير في البداية نسبة القوى في هيئة الاركان العامة.

لقـد ابـدى رئيس الاركان الجديد تفهما ولكنه اجل الحلول الى فترة اخرى وعندما تتحسن الاحوال المالية.

لقـد عارض ديـان انـذاك فكرة تخصيص اموال لشراء اجهزة رادار حديثة لضمـان تأهب راداري دائم، كمـا عارض اعتمـاد سلاح الجو على جنود الخدمة الدائمـة فقـط، وقـرر تأجيـل بيـع طائرات داكوتا، ومع مرور الوقت طرأ تغير على موقف ديـان وخاصة عندما بدأت مرحلة العمليات الانتقامية الكبيرة وعندما لاحت في الافق تباشير حرب جديدة.

كذلك اثـرت اشيـاء صغـيرة على التغيـير في الموقف، فقد ادرك قادة القوات البرية مدى قدرة الطائرات حتى طائرات بايبر على مساعدة القوات البرية في عملياتها.

فبفضـل طائـرات بايبـر امكن انقاذ رجال استطلاع من عمق سيناء خلال عمليـة «يـركـون» والان بدأ ديـان يضغط للقيام بنشاطات مكثفة في سلاح الجو، وضغـط لانشـاء عنابر للطائرات واجهزة رادار، وفي رامات دافيد تمت اطالة مدرج رمات دافيد وانتهى العمل في القاعدة قبل حرب سيناء ١٩٥٦ بيوم واحد.

في مجال المشتريات العسكرية بدأ العصر الفرنسي، في البداية وصلت في عام ١٩٥٥ طائـرات اوراغـان وبعـدهـا في عام ١٩٥٦ وصلت طائرات ميشتر واجهزة

رادار حديثة من فرنسا، وفي نفس الوقت ابتاعت «اسرائيل» طائرات هيلوكبتر من طراز «الوت» وكان شمعون بيرس مدير عام وزارة الدفاع هو الذي شق الطريق الى المشتريات العسكرية من فرنسا، وقد دعت الحاجة الى التغلب على عقبات سياسية كبيرة لان دولا عديدة من بينها الولايات المتحدة الامريكية قد فرضت حظرا على شحنات الاسلحة «لاسرائيل».

لقد طلب سلاح الجو شراء طائرات من طراز ميشتر ٤، وكان المبلغ اللازم لذلك يبلغ ١٠٠ مليون دولار، وحصلت اسرائيل على قرض متواضع من الولايات المتحدة الامريكية ولكن وزارة المالية الاسرائيلية اشتكت من ضخامة المبلغ ولكن بيرس تمكن في النهاية من تذليل الصعاب.

لقد احدثت حرب سيناء ١٩٥٦ تحولا في نظرة هيئة الاركان العامة نحو سلاح الجو الاسرائيلي، فحتى تلك الحرب كانت النظرية البرية هي النظرية المسيطرة في الجيش، وكانوا ينظرون الى سلاح الجو على انه سلاح اسناد، ومنذ حرب سيناء عام ١٩٥٦ اصبح واضحا بأن سلاح الجو يتمتع بقدرة على حسم الحرب، وتزعزعت داخل السلاح النظرية الدفاعية، وكانت وجهة نظر تولكوفسكي الذي استعان بعيزر وايزمن تقضي بأن سلاح الجو يجب ان يبني نفسه على الهجوم فقط، والا فإن الجيش سيفقد القوة الكامنة في هذا السلاح، وقد تعززت وجهة نظر تولكوفسكي مع الوقت، وكان واضحا بأن افضل وسيلة لاستخلاص معظم الفائدة من العدد الضئيل من الطائرات هي احكام السيطرة المركزية، وكانت افضل طريقة لذلك هي اعادة الطائرة بأسرع وقت ممكن الى طلعة حربية اخرى، وتقليص الفترة بين طلعة جوية واخرى، ولتحقيق ذلك فقد تم التركيز على اساليب التنظيم الفعالة في قواعد سلاح الجو الاسرائيلي.

لقد كانت النظريات التي اعتمد عليها تولكوفسكي هي: ان الحروب بين «اسرائيل» والعرب ستكون قصيرة نسبيا ولهذا يجب تبني النظرية الهجومية واستغلال القوة بشكل سريع وجذري، وكان الهدف هو السعي الى تحقيق وضع مريح عندما تبدأ ساعة الطوارئ، ولهذا يجب على سلاح الجو ان ينتظم بحيث تكون حالة استعداده عالية للغاية اكثر من حالة الاستعداد المتبعة في الجيش، وليس فقط الاستعداد التنظيمي بل وقبل كل شيء الاستعداد الفكري الذي يعني

الذهـاب الى المعركة في كل وقت وبالاسلحة المتوفرة لدى الجيش الاسرائيلي في تلك الفتـرة وعدم الاعتماد على المعدات المقرر ان تصل الى «اسرائيل» غدا، وقد تطلب هذا المبـدأ ان يضم سلاح الجو العدد الكافي من الطائرات لخوض حرب مفاجئة، وان يعتمـد السـلاح في توجيـه الضربـة الاولى على قواتـه النـظامية على ان تأتي القوات الاحتياطية فيما بعد لتعزيز الصفوف، لقد اثرت النظرية الحربية ايضا على عمـل هيئة الاركان وتحدد بأنه يجب تقليص المستويات القيادية وايجاد تمييز بين اقنيـة القيادة في السلاح واقنية السيطرة، اما فيما يتعلق بالطائرات وانواعها فقد تقرر بأنه يجب السعي الى وضع يمكن فيه استخدام الطائرات التي بحوزة سلاح الجـو لاهـداف مختلفـة اي استغـلال متعدد الجوانب سواء للمهام التكتيكية او المهـام الاستـراتيجية ولهذا يجب الامتناع عن تنويع لا مبرر له للطائرات او ابقاء اسراب صغيرة للغاية.

لقـد حمـل تولكـوفسكي الى سلاح الجو الاسرائيلي الانطباع الذي اكتسبه خلال خدمتـه في الصحـراء ابـان الحرب العالمية الثانية، وقد امتاز هذا الاسلوب بأشياء كثيرة مثل القدرة على الحركة والقدرة على تنفيذ المهام العديدة والمختلفة.

لقـد كانت لسـلاح الجـو الصحراوي القدرة التكتيكية والاستراتيجية معا، وبـاستـطاعتـه تقـديم العـون للقوات البرية والاشتراك في المعارك الجوية والتقاط الصور الجوية وغيرها.

بتاريخ ١٩٥٨/٧/٢٨ عندما انهى تولكوفسكي مهام منصبه في سلاح الجو سلم لعيزر وايزمن سلاح جو قادر على الانطلاق الى الامام.

الجيـــدون للطيـــران

لم تكن الفتـرة التي تسلم فيهـا عيزر وايزمن قيادة سلاح الجو الاسرائيلي سهلة، فبعد حرب سيناء ١٩٥٦ عاشت «اسرائيل» فترة من الهدوء وطرأ انخفاض على الاستعـداد الامني ولمس ذلك جيـدا في الجيش الاسرائيـلي، لقد ادرك وايزمن بأن من الاسهـل قيـادة مقاتلين اثناء الحرب من قيادتهم اوقات السلم وكان عليه ان يقنع الجميع بعدم تخفيض مستوى الاستعداد وبمواصلة تطور اهم سلاح في الجيش الاسرائيلي الا وهو سلاح الجو.

لقـد برز وايزمن كقائد مقاتل في السلاح بطياريه وفنييه، وبذل جهودا كبيرة

في اقنـاع الطيـارين المتفوقين على البقاء في السلاح والتوقيع على خدمة دائمة فيه، وكثـيرا ما قام بزيارة الكيبوتسات لاقناع الطيارين بالبقاء في الخدمة ولهذا الغرض خلق سلاح الجـو الاسرائيـلي جوا عائليـا واوجد الظروف لاجتذاب كل شاب جيد على التطوع في صفوفه.

خلال عهـد وايـزمن ساد شعـار «الجيدون للطيران»، وقد اثار هذا الشعار جدلا على نطاق واسـع واوضـح وايـزمن انـه بدون الجيدين للغاية والمتميزين من غيرهم سيصبـح من الصعب بنـاء افضل سلاح جو في العالم، ووجه وايزمن نداء لرجاله ليسعوا الى وضع يصبح فيه سلاح الجو الاسرائيلي افضل سلاح جو في العالم.

ان «دولة اسرائيـل» مضطرة الى مواجهة اعداء كثيرين ويجب على الطيار ان يواجـه اوضـاعا خارقة تتطلب قرارات سريعة وجريئة، والتغلب على عقبات ومخاطر عديـدة ومـع ذلك فقـد اهتم وايـزمن بأن لا يؤثـر شعـار «الجيدون للطيران» على الالاف الاخرين الذين يخدمون في السلاح ولا يعترف الطيارون بفضلهم وقد نجح وايزمن بذلك وكانت معنويات سلاح الجو في عهده في اعلى مستوى.

لقد ركز وايزمن على الروح القتالية وطالب باستمرار ان يكون الطيار مقاتلا في الجـو وفي عهـده تم تطويـر دورة القـادة في المعركة وهم اولئك الطيارون الذين يقـودون زمـلاءهم في المعـارك الجوية، وتم تطوير النظريات الحربية وبدأت اسلحة جويـة اجنبيـة تدق ابـواب سلاح الجـو الاسرائيلي، لقد كان شعار وايزمن يقول: افضـل وسيلة للدفـاع عن اجـواء «اسرائيـل» هو العمـل في اجـواء القاهرة وهذا الاسلوب من التفكـير حدد المخـططات لسلاح الجو الاسرائيلي، وكان وايزمن اكثر تحمسا من غيره من الخطة الرامية الى القضاء على اسلحة الجو العربية في قواعدها.

وقـد تطلبت هذه النـظرية تنشئة قادة حربيين من نوع خاص، وبدأ وايزمن يهيىء من بين الطيـارين الاشخـاص الذين وجـد فيهم المـواصفات المناسبة لهذه المهام وابعد الاشخاص الذين يفتقرون الى الالهام الحربي، وبذل وايزمن في هيئة الاركان العامة كل ما بوسعه لاقناعه بتوجيه الضربة الاولى.

في عهـد وايـزمن طرأ تحـول آخر في تاريخ سلاح الجو، فقد انتقلت طائراته الى سرعـة تفـوق سرعـة الصـوت وانتقل السلاح من طائرات سوبر ميسيتر التي

وصلت في عام ١٩٥٨ الى طائرات ميراج التي بلغت سرعتها ٢ ماك.

لقد وصلت اول طائرة ميراج الى «اسرائيل» في نيسان ١٩٦٢ واصبحت هذه الطائرة رأس الحربة في سلاح الجو الاسرائيلي، واصبح بفضلها مشهورا في عالم الطيران، قبل ذلك حدث تردد غير قليل، وتساءل الخبراء في سلاح الجو عن التوازن الافضل بين طائرات سريعة كالميراج وبين الطائرات المهاجمة للاسناد، لقد طلب وايزمن في البداية شراء ٩٠ طائرة ميراج ولم يوافق الجيش الا على شراء ٢٤ طائرة فقط وقال وايزمن في البرنامج الذي قدمه لهيئة الاركان اننا اذا اردنا سلاحاً جوياً قوياً يستطيع ضرب اسلحة الجو المعادية فيجب علينا شراء لا اقل من ٩٠ طائرة ميراج، بعد تسلم تسفي تسور منصب رئيس الاركان وتأييد شمعون بيرس تغير القرار الاول ووفق على شراء ٧٥ طائرة ميراج ووصلت مع الطائرات ايضا اول دفعة من صواريخ جو - جو التي لم تحقق في البداية نتائج جيدة في المعارك الجوية.

لقد اثار دخول صواريخ جو - جو الى سلاح الجو علامات استفهام عديدة وخشي المتشائمون بأن يؤدي استخدام هذه الصواريخ من قبل العرب الى تقليص الفجوة النوعية، وقد رفض وايزمن هذه المزاعم واصر على بقاء الشيء الكثير في المعارك الجوية حتى لو كانت الطائرات مزودة بأحدث انواع صواريخ جو - جو.

وصول طائرات الهليكوبتر

خلال هذه الفترة طرأ تطور هام في مجال طائرات الهليكوبتر في سلاح الجو الاسرائيلي، فقبل عملية سيناء اي في شهر تموز ١٩٥٦ اوفد طيارون للتدرب على طائرات الهليكوبتر في الولايات المتحدة الامريكية.

في حرب سيناء ١٩٥٦لم تستخدم طائرات الهليكوبتر وفي نهايتها فقط بدأت هذه الطائرات في نقل القادة ورجال الاستخبارات وقوة صغيرة الى منطقة روماني للالتقاء بالوحدة اليوغسلافية التابعة لقوات الامم المتحدة الامريكية. بعد حرب سيناء توجهت بعثة تضم اربعة ضباط في مهمة سرية في الجزائر لمراقبة نشاطات الفرنسيين الحربية بطائرات الهليكوبتر وكانت البعثة برئاسة (رحبعام زئيفي) وتضم اوري يروم الذي كان مرشحا لقيادة سرب في سلاح الجو الاسرائيلي.

لقد كان سلاح الجو الاسرائيلي يتوق الى استخدام طائرات الهليكوبتر في

الحــروب على غرار ما حدث في حربي الجـزائـر وفيتنـام، وفي عام ١٩٥٠ ابتـاع طائـراتي هليكـوبتـر خفيفتـين من طراز هيلر لاغـراض الاستـطلاع والاتصال في الجيش الاسرائيـلي. وكـان اول طيـار هليكـوبتـر هو اوري دروكـر، ولكن طائرات الهليكـوبتـر هذه حلقت فتـرات قليلة جدا، لقـد شكـل اول سرب من طائـرات الهليكـوبتـر في ٣١ كانـون الاول ١٩٥٧، وكانت مصاعب الاستيعاب كثيرة وليس فقـط من النـاحية الفنية ورفضت القوات البرية بما فيها القوات المظلية الاعتراف بالامكـانيـات الكـامنة في طائرات الهليكوبتر، وايضا سلاح الجو لم يمنح طائرات الهليكـوبتـر الاولوية الكافية، وكان ينوي في بادىء الامر ارسال الاشخاص الذين لم ينـجـحـوا في دورات الطيران الى سرب طائـرات الهليكـوبتـر ولكن قادة سرب الهليكـوبتر عارضوا ذلك بشدة وكان عليهم شن نضال مرير لكي لا يشعروا بأنهم غرسة غريبة في سلاح الجو الاسرائيلي.

لقـد كان التقـدم بطيئـا ومع انشاء السرب الاول تعززت النظرية القائلة ان طائـرة الهليكوبتر ليست اداة نقل فحسب بل ويمكن استخدامها في الحرب ذاتها. بالاضـافة الى طائرات الهليكوبتر من طراز سيكورسكي فقد وصلت الى «اسرائيل» سرا طائـرات هليكـوبتر من طراز «س ٥٨» من المانيا الغربية وفي عام ١٩٦٢، تم شراء هليكوبتر من طراز سوبر برلون من فرنسا.

في اواخـر عام ١٩٦٦ اعـطت طائـرات الهليكـوبتر ثمارها، ففي تلك الفترة جرت منـاورة كبـرى اطلق عليهـا اسم حولوت وتمكن سرب طائرات الهليكوبتر من نقل اللواء المظلي بقيادة داني مات الى النقب وكانت المناورة استعدادا جيدا لحرب حزيـران وقـال قائـد السرب اليعازر كوهن ان نقل قوة المظليين في الحرب التي بلغ عدد افـرادهـا حوالي ٥٥٠ رجلا الى هدفها في ام كتف قد تم بعد اعداد استغرق حوالي نصف ساعـة فقد استدعى قائد التشكيل ارئيل شارون قائد المظليين داني مات واليعـازر كوهن واستغرق الحديث خمس دقائق واوضح شارون رغبته في ان تغـير القـوات المـظليـة وراء خطوط العـدو وتقضي على المدفعية التي تزعج القوات الاسرائيليـة وبفضل طائرات الهليكوبتر امكن تنفيذ هذه العملية على افضل وجه، وكـانت نصف ساعة من التخطيط تكفي لوضـع خطة لنقل قوات وراء خطوط العدو وفي مرحلة متـأخـرة وخـلال الحـرب ساهمت طائرات الهليكوبتر في احتلال جنوب هضبـة الجـولان وكـانت تلك بدايـة الطريق نحو اقامة اسراب طائرات الهليكوبتر

التي ساهمت فيما بعد في عمليات المطاردة على طول الحدود وشاركت في عمليات الاغارة في عمق اراضي العدو وبعدها شكلت قوة طائرات الهليكوبتر المضادة للدبابات بتاريخ ١٣/١١/١٩٦٤ طرأ تحول على عمل سلاح الجو الاسرائيلي ففي اوج حوادث الحدود قصف السوريون مستوطنتي دان، ودفنا واقترح رئيس الاركان اسحق رابين استخدام سلاح الجو للقيام بعملية انتقامية ووافق رئيس الوزراء ووزير الدفاع ليفي اشكول على الاقتراح، بعد ٤٥ دقيقة من قرار رئيس الاركان باستخدام سلاح الجو ارسلت الطائرات وضربت مواقع سورية في منطقة العزيزات، ومنذ ذلك الحين اتبع مبدأ وهو ارسال طائرات سلاح الجو ردا على - اي قصف تتعرض له المستوطنات الاسرائيلية، وكانت تلك اول عملية جوية في سلسلة العمليات التي سبقت حرب حزيران.

قبل حرب حزيران بعام واحد أي بتاريخ ٢٧/٤/١٩٦٦ سلم عيزر وايزمن قيادة الجو لمردخاي هود وكان سلاح الجو انذاك افضل قوة حربية التي حققت «لاسرائيل» اكبر انتصاراتها، لقد تسلم مردخاي هود سلاح الجو الاسرائيلي وجميع طائراته نفاثة باستثناء طائرات النقل وطائرات الهليكوبتر، وكانت القوات النظامية في سلاح الجو تبلغ الالاف ومئتي طائرة نفاثة وكان هود محظوظا فبينما عيزر وايزمن لم يصل الى وضع يستطيع طياروه فيه اسقاط طائرات للعدو سواء لعدم امكانية ذلك او سبب اخطاء فنية في شعيرة التصويب الموجودة في طائرات الميراج، فقد كان هود كلاعب كرة القدم الذي يسجل اهدافا بسهولة.

بعد اسبوع من تسلمه منصب قائد سلاح الجو الاسرائيلي، دارت اول معركة جوية مع طائرات سورية وكان ذلك بعد ٨ سنوات بدون معارك جوية او ذات نتائج حقيقية، في هذه المعركة اسقطت طائرة ميراج اسرائيلية طائرتين سوريتين من طراز ميج٢١.

لم ينقض شهر بدون حدوث نشاطات جوية، وقبل حرب حزيران اسقطت معارك جوية ١١ طائرة معادية وكانت ذروة المعارك تلك التي جرت في هضبة الجولان، وحتى مشارف دمشق بتاريخ ٧ نيسان ١٩٦٧ وتم فيها اسقاط سبع طائرات سورية من بين ٨ طائرات دفعتها سوريا الى المعركة.

بالاضافة الى المعارك الجوية قام سلاح الجو الاسرائيلي بدور هام في «المعركة حول المياه «فقد بدأ السوريون في اعمال الحفر لتحويل مياه نهر الاردن

وقـررت «اسرائيـل» احباط هذه المخططات السورية واستخدم سلاح الجو طائراته على طول الحـدود وخلفهـا وقامت الطائرات بضرب المعدات السورية والقوات التي تولت حمـايتها واحبطت المخططات السورية دون ان يضطر الجيش الاسرائيلي الى اجتياز الحدود.

عنـدما اقترب شهر ايار ١٩٦٧ كان سلاح الجو الاسرائيلي مستعدا للحرب وعلم طيـارو السـلاح بجميع مميزات ونواقص طائرة ميج ٢١ الموجودة في اسلحة الجـو العـربيـة وبفضـل عمليـة ناجحة تم فيها تهريب طائرة ميج ٢١ عراقية الى سلاح الجـو الاسرائيـلي فقـد تدرب الطيـارون الاسرائيليـون على كيفية اعتراض طائـرات ميـج ٢١ التي اعتبرت رأس الحربة في اسلحة الجو العربية ونتيجة لهذه التدريبات اصبح طيارو اسرائيل واثقين من قدرتهم ولم يعبأوا بالمفاجأة.

حرب سيناء ١٩٥٦

قامت ١٦ طائـرة من طراز داكـوتـا باجتياز الحدود الدولية في سيناء بتاريخ ٢٩/ تشرين الاول ١٩٥٦ في الساعة ١٦ر٣٠، وحلقت هذه الطائرات في مجموعات تضم كل مجمـوعـة اربـع طائـرات وتبعد كل مجموعة عن الثانية حوالي كيلو متر واحد، وكانت هذه الطائرات تقل ٤٩٥ مظليا بقيادة الرائد رفائيل ايتان قائد كتيبة المـظليين المقرر لها ان تهبط بالقرب من منطقة باركر في المدخل الشرقي لمر المتلة، وكلفت الكتيبـة المـظليـة رقم ٨٩٠ بالقيـام بأول عملية في هذه الحرب وكان عليها الهبـوط وراء خطوط العـدو والبـدء بذلك بالاستيـلاء على شبه جزيرة سيناء وطرد الجيش المصري من هناك.

لقـد حلقت الطائرات على ارتفاع منخفض يبلغ حوالي ٥٠٠ قدم فوق سطح الارض وعمـدت الى تعـطيل اجهزة اللاسلكي فيها خشية اكتشافها من قبل العدو وارسال الطائرات المقاتلة لمهاجمتها، لقد كانت للمصريين محطة رادار بمحاذاة قناة السويس وكان من السهل عليهم اكتشاف طائرات الداكوتا البطيئة ولكن الرغبة في البـدء بالعمليـة مهمـا كلف الامر تغلبت على مخاوف الاشتباك مع طائرات العدو، وصـدرت اوامـر للطيـارين بمـواصلة طريقهم الى ممـر المتلة حتى لو اشتبكوا مع الطائـرات المصريـة وانـزال المـظليين هناك وكانت مهمة الدفاع عن هذه الطائرات ملقـاة على الطائـرات المقـاتلة المـرافقـة، لقـد جاء في الاوامـر الصـادرة للطيارين

الاسرائيليـين انـه حتى في حالة حدوث خلل في احـدى الطائـرات فيجب عليهـا مواصلة سيرهـا اذا كانت قد قطعت ثلث الطريق خلف الحـدود الدوليـة ولو تطلب الامر منها الاستعانة بمحرك واحد.

لقـد وضع سلاح الجو الاسرائيلي سربين من الطائرات المقاتلة لحماية كتيبة المظليين التي حملتها طائرات داكوتا.

في الساعة الرابعة من بعد الظهر اقلعت عشر طائرات نفاثة من طراز ميتئور مهمتها حماية طائرات النقل وبعد ذلك بنصف ساعة اقلعت طائرتا اوراغان بقيادة مردخـاي هود وحلقت الطائـرات الـ ١٢ في مجمـوعتـين وكلفت بمهمة واحدة وهي حمـايـة المـظليـين وهم في طريقهم الى ممـر المتلة وكان محظورا عليها العمل ضد اهـداف ارضيـة او ضد طائرات العدو التي كانت رابضة في المطارات المصرية بل التركيز على مهمة واحدة وهي مرافقة طائرات داكوتا.

لقـد بدأت في ساعـات الصبـاح العمليـة الجـويـة التي اطلق عليهـا اسم «مخبش» وهدفها النهائي انزال كتيبة رفائيل ايتان، في المتلة ونقل معدات للمظليين في قلب سيناء وكان احد الاهداف يرمي الى تضليل المصريين لكي لا يكتشفوا نوايا الجيش الاسرائيلي ويوجهوا اهتمامهم الى امور اخرى.

لقد وضع كل شيء لتمكين الطائرات البطيئة التي اقلت المظليين من الوصول الى ممـر المتلة بسـلام وكانت هناك مخاوف من امكانية اكتشاف الجيش المصري نوايا الجيش الاسرائيلي وانه ينصب كمينا كبيرا للقوة الاسرائيلية.

في ساعات الصباح اوفدت الطائرات الاسرائيلية مرتين الى سيناء وحتى قناة السـويس لالتقـاط الصـور الجوية، ومرتين ايضا ارسلت طائرات اخرى في مهمات استـطلاعيـة في منـطقـة المتلة، وكـانت آخر رحلة فوق المتلة للاستطلاع قد تمت بوساطة يوسف الون في الساعة الرابعة بعد الظهر.

كان الهـدوء يسـود الممـرات ولم يبد ان المصريين يشعرون بالعاصفة التي تقتـرب منهم، لم يكتف سلاح الجو الاسرائيلي بذلك، ففي الساعة ١٥٫٢٥ اقلعت طائـرتـا ميتئـور الى القـطاع الشمـالي من سيناء وكانت مهمتهما تضليل المصريين والظهـور على شاشـات رادارهم ليوجهوا انظارهم الى الشمال وحلق الطياران ايلي فاينغـرش ومئير ليني ذهابا وايابا اكثر من نصف ساعة في المحور الكائن بين رفح والقنيطرة ولم يرد المصريون على ذلك.

لم يكتف امر عملية «مخبش» بسربي متئور واوراغان لحماية طائرات النقل وبالاضافة الى ذلك فقد ارسلت نحو القناة في الساعة ١٦٫٣٥ طائرة من طراز ميستر التي كانت احدث طائرات في سلاح الجو الاسرائيلي وكلفت بالوصول الى مطار كبريت المصري الذي رابطت فيه بضع عشرات من طراز ميج ١٥ الحديثة وكان سلاح الجو يخشى انطلاق هذه الطائرات المصرية لمهاجمة طائرتي الداكوتا.

منذ البداية قيدت اوامر عملية سيناء سلاح الجو في خطواته الاولى ولاسباب سياسية منع سلاح الجو من استهلال الحرب بمهاجمة سلاح الجو المصري وهو في قواعده.

لقد وافق رئيس الاركان على ارسال طائرات الميستر للتحليق بالقرب من مطار كبريت لمواجهة احتمال تصدي الطائرات المصرية للطائرات الاسرائيلية، وقامت طائرات الميستر بالتحليق على طول القناة بمحاذاة مطار كبريت بقيادة الرائد بنيامين بيليد وشاهد المصريون الطائرات الاسرائيلية ولم يكن هناك ادنى شك في ذلك ولكن الرد المصري كان غريبا وبطيئا ولم تنطلق اية طائرة من مطار كبريت باستثناء تحليق طائرات الميستر هناك، واكتفى المصريون بتوزيع طائرات الميج في المطار، وكان التضليل تاما.

قطع اسلاك الهاتف

قبل وصول طائرات الداكوتا الى ممر المتلة بساعتين نفذت في سيناء عملية تخريبية كانت تهدف الى تضليل المصريين والتأثير على المراحل الاولى من الحرب وكان الهدف هو قطع خطوط اتصال الجيش المصري في سيناء للتسبب في عرقلة وتشويش وصول المعلومات من الوحدات المصرية الى القيادة الخلفية، يضاف الى ذلك ان مخططي العملية ادركوا بأن قطع اسلاك الهاتف سيرغم المصريين على استخدام اجهزة الاتصال اللاسلكية المكشوفة للتنصت، لقد خطط في البداية قطع اسلاك الهاتف عن طريق عمل تخريبي في الاعمدة وقد الغيت هذه الخطة وبدلا منها كلفت طائرات موستانغ بقطع اسلاك الهاتف في المحاور الواقعة بين «تمدا» والمتلة» وبين «القسيمة» «ونخل»، وكانت طائرتا الموستانغ بقيادة النقيب هاري كرسنتشتاين والنقيب تساحي يبنه، واتجهت الطائرتان بصمت تام للقيام بالعملية ولكن اتضح بسرعة ان اجهزة القطع التي وضعت في مقدمتهما لم تكن فعالة وتردد

الطيـارون في الاستمـرار في تنفيـذ المهمـة او العـودة من حيث اتـوا واخـيرا قرر الطيـارون قطع الاسـلاك بوساطة اجنحة الطائرات وكان هذا العمل على قدر كبير من المجـازفـة لان اي ارتـطام غير صحيح من شأنه ان يؤدي الى التسبب بحريق وسقـوط الطائـرة، لقـد تم قطع الخطوط وعادت الطائرات الى قاعدتها بسلام، وفي اليـوم التـالي استكملت مهمـة قطع خطوط الهاتف في مناطق اخرى في سيناء ومرة اخـرى استخـدمت طائـرات موستـانغ وفي هذه المرحلة قطعت الخطوط في مناطق العريش وروماني وبين المتلة والسويس وبين بير قفقفا والاسماعيلية.

ايــن نهبــط ؟؟؟

في البـدايـة كانت هيئـة الاركـان العـامة تنوي انزال كتيبة رفائيل ايتان في المـدخل الغربي لمر المتلة لمنع تدفق نجدات مصرية ودخولها الى الممر الجبلي ومن المحتمـل ان ـ المعـركـة الكبـرى الداميـة التي دارت بين المصريـين والمـظليـين الاسرائيليـين فيمـا بعـد في ممـر المتلة كان يمكن منعها لو نفذت الخطة الاصلية، ولكن الامـور تطورت بشكـل مختلف، ودلت الصـور الجوية التي التقطت في المتلة على وجـود بعض الخيـام المصريـة في المـدخـل الغـربي للممـر واعتقـدت القيادة الاسرائيليـة ان القـوة المصريـة تقيم في هذه الخيـام البالغ عددها ١٤ خيمة، وقد تزايـدت الشكـوك، عنـدما اكتشفت في يوم ٢٨ تشرين الاول من خلال صور جوية اخرى وجود خيام اخرى بلغ عددها ٣٠ خيمة واليات ومعدات مختلفة، وكان هذا وحـده كافيـا لجعـل القيادة الاسرائيلية تشك في ان الجيش المصري عزز قواته في المـدخل الغربي لمر المتلة، لم يوافق الجميع على وجهة النظر هذه ولم يوافق محلل الصـور في سلاح الجـو موشــه ميـللر على وجهــة نظر محلل الصــور في سلاح الاستخبـارات، وقـال ميلر ان الخيـام المصريـة لا تدل على وجود قوة مصرية يزيد حجمهـا على سريـة ومـع ذلك فقـد تقـرر عدم الاخذ بوجهة نظر ميلر وتغيير مكان هبوط كتيبة ايتان من المدخل الغربي للمتلة الى المدخل الشرقي بالقرب من نصب باركر.

لقـد فشـل سلاح الجـو الاسرائيـلي في اقنـاع المـظليين بالهبوط في المدخل الغـربي وارسـل احدى طائرات الاستطلاع الى سيناء في ساعات الصباح وعادت الطائـرة في السـاعـة ١١ قبـل الظهـر وقـال الطيار يعقوب ميلر ان الخيام ليست

للجيش المصري بل تذكرني بخيام دائرة الاشغال العامة، واسرع رئيس شعبة العمليات في سلاح الجو الرائد موشه بيليد الى معسكر المظليين ليبلغهم بذلك ولكن الوقت كان متأخرا واعلن ايتان بأن الاستعدادات للهبوط في المدخل الشرقي قد استكملت ومن غير الممكن تغيير مكان الهبوط على الرغم من وصول النبأ بأن الخيام ليست للجيش المصري بل لعمال مصريين.

بهذا الشعور توجهت الدفعة الاولى من طائرات داكوتا الى المدخل الشرقي للمتلة وكان ايتان في الطائرة التي قادت التشكيل والتي كانت بقيادة الرائد يعقوب ابيسار قائد سرب النقل في سلاح الجو الاسرائيلي وجلست بالقرب منه الطيار الاحتياطية ياعيل فاينكلشتاين وقربهما جلس الملاح الجوي الرئيس للسرب الملازم الاول ايال احيكار ولسوء الحظ لم تنته المشاكل المتعلقة بمكان الهبوط وبسبب سوء تفاهم بين الملاح الجوي وضابط عمليات المظليين انزلت الكتيبة على بعد حوالي خمسة كيلو مترات الى الشرق من نصب باركر وكان على الكتيبة اهدار ساعتين الى ان تمكنت من تجميع رجالها والسير الى مكان التجمع المقرر.

في الساعة ١٧٠٠ تماما فتحت المظلات الاولى في الجو وخلال دقائق امتلأ الافق بمئات المظلات البيضاء التابعة لكتيبة المظليين، وبدأت حرب سيناء.

بعد الحرب تحدث عيزر وايزمن الذي كان قائدا لقاعدة حتسور وقال: بعد ان فتحت المظلات في الجو ايقنت حينئذ بأن العملية قد بدأت.

مرات كثيرة في السابق كتبت وخططت اوامر عمليات وشملت جميع التفاصيل ولكن في اللحظة الاخيرة كان يبرز سبب ما وخاصة سبب سياسي لالغائها، ولكن في هذه المرة سارت الامور بشكل مختلف.

قيود سياسية

لم يكن هذا الاسلوب الذي اراده وخططه سلاح الجو الاسرائيلي للبدء بالحرب، وكان ينوي توجيه ضربة قوية لسلاح الجو المصري وعدم الاكتفاء بانزال كتيبة مظليين في ممر المتلة وكان سلاح الجو الاسرائيلي يرغب في ضرب سلاح الجو المصري في قواعده خلال المرحلة الاولى من الحرب، ولكن المنطق السياسي كان يقضي غير ذلك.

في شهر تشرين الثاني ١٩٥٥ بعث قائد سلاح الجو دان تولكوفسكي

برسالة لرئيس الاركان اقترح فيها مهاجمة سلاح الجو المصري في قواعده وتحدث تولكوفسكي في رسالته عن الخطر الناجم عن وصول اسراب مقاتلة حديثة لسلاح الجو المصري التي قد تمنح المصريين تفوقاً وكانت تلك النظرية السائدة في هيئة الجيش الاسرائيلي ايضا.

لقد تم تعديل الخطة لاسباب سياسية وبسبب التعاون بين اسرائيل وفرنسا وبريطانيا، لقد اتفق الاطراف ان يبدأ الهجوم على مصر بعملية اسرائيلية وبسبب الحرب الدائرة بين اسرائيل ومصر ستقوم فرنسا وبريطانيا بتوجيه انذار للاطراف وبالتدخل عسكريا بين الاطراف وكان على اسرائيل ان تقف وحدها في الايام الاولى من الحرب وهذا الامر اثار مخاوف لدى رئيس الوزراء ووزير الدفاع بأن يتعرض السكان في اسرائيل لقصف مصري، لقد كان معروفا من قبل ان المصريين تسلموا ٣٠ قاذفة حديثة من طراز اليوشن ٢٨ التي كانت قادرة على الوصول الى التجمعات السكانية في اسرائيل، وكان هذا هو السبب الذي حدا بدافيد بن غوريون بالتوجه بطلب للفرنسيين بارسال اسراب اعتراض الى اسرائيل لحماية الاجواء الاسرائيلية.

لم يكتف رئيس الاركان موشه ديان بذلك وقال: ان تخطيط العملية هدف الى جعل المصريين يعتقدون بأن اسرائيل لا تستعد لحرب شاملة بل لعملية انتقامية اخرى ولكن اكبر حجما من العمليات السابقة ولهذا السبب امر بعدم بدء الحرب بعملية جوية واسعة وشاملة ضد سلاح الجو المصري، وامر ديان بتقليص الحرب الجوية في المرحلة الاولى الى ادنى قدر ممكن، وبتاريخ ٢٥ تشرين الاول نشر امر العملية «قادوش ٢» وجاء في الامر:

ان سلاح الجو الاسرائيلي سيتركز في المرحلة الاولى في عمليات الاسناد الهجومي للقوات البرية والدفاع عن اجواء «الدولة»، وقبل نشوب العملية بثلاثة ايام تلقت وحدات سلاح الجو الامر الجديد للعملية، ولم يكن سلاح الجو راضيا، واعتبر كثير من قادته هذا الامر بأنه يشكك في القدرة الحقيقية للسلاح وكانوا على قناعة تامة بأنه يجب عدم الاكتفاء بمهمات دفاعية فقط ويجب عدم انتظار اسلحة الجو البريطانية والفرنسية لتقوم بالمهام الهجومية في مصر.

لقد كانت خيبة الامل كبيرة بسبب مرابطة اسراب الطائرات الفرنسية المعترضة في اسرائيل وفي تلك المرحلة، لم يعلم الكثيرون بأن طائرات فرنسية

مقاتلة ستصل الى اسرائيل للدفاع عن اجواء «الدولة» ولم يعلم الامر الا خلال العملية وبعدها.

لقد كانت السرية تامة، وحتى اللحظة الاخيرة لم يطلع قلائل من قادة سلاح الجو الاسرائيلي على السر المتعلق بالحرب المرتقبة وحتى يوم ٢٢ تشرين الاول لم يعلم بالسر سوى خمسة من كبار سلاح الجو الاسرائيلي.

بعد ذلك علم كثيرون بتخطيط العملية ولكنهم لم يطلعوا على سر وصول اسراب الطائرات الفرنسية المقاتلة الى اسرائيل.

ان الذين عملوا في استقبال الطيارين والعسكريين الفرنسيين لم يعلموا بأن الامر يتعلق باستعدادات اخيرة لحرب وشيكة الوقوع بالتنسيق مع الحكومة الفرنسية وقيل لهؤلاء ان الفرنسيين قدموا الى اسرائيل كبعثة مشتريات لمساعدة الجيش الاسرائيلي في استيعاب معدات حديثة، لقد كان سلاح الجو يعاني من ضيق في الوقت، فالتغيرات التي طرأت على اوامر العملية والقرار الذي اتخذ في اللحظة الاخيرة للاشتراك في الحرب، لم تمكن السلاح من استكمال جميع الاستعدادات التي اعتبرها القادة ضرورية لخوض الحرب، بتاريخ ٢٥ تشرين الاول ١٩٥٦ عندما كان واضحا للجيش الاسرائيلي ان حربا توشك على الاندلاع اصدرت قيادة سلاح الجو الاسرائيلي في الرملة خطة مفصلة اطلق عليها اسم «ابشلوم» تهدف الى اجراء تدريبات سريعة للطيارين والطواقم الارضية، استعدادا للحرب، واعتقدت القيادة ان الحرب ستبدأ بعد حوالي عشرة ايام ولكن في الواقع لم يكن امامها سوى ثلاثة ايام فقط لاستكمال خطة التدريب المكثفة والحثيثة.

لقد كان سلاح الجو الاسرائيلي في الاشهر التي سبقت الحرب مشغولا بمخططات الشراء واستيعاب المعدات، وكان عدد لا يستهان به من الطيارين منشغلين في نقل الطائرات الحديثة من فرنسا، لقد وصلت خطة المشتريات الى ذروتها في عملية اطلق عليها اسم «جيئوت» التي تم فيها نقل ٣٦ طائرة ميستر في رحلة كبيرة واحدة الى اسرائيل، والحقت تلك الطائرات بـ ٢٤ طائرة الميستر التي كان سلاح الجو الاسرائيلي يمتلكها، وكانت برامج الشراء كبيرة وانضمت طائرات ميستر الى طائرات اوراغان الفرنسية التي وصلت اول مجموعة منها الى اسرائيل في تشرين الاول ١٩٥٥، لقد جرى الحديث حول شراء طائرات من كندا من طراز «سايبراف ١٦» ووصلت المفاوضات الى مراحل متقدمة وتوجه ثلاثة من طياري

سلاح الجو الاسرائيلي الى كندا ولكن الصفقة لم تخرج في نهاية الامر الى حيز التنفيذ.

لقد كانت نشاطات الشراء والبناء كبيرة ايضا في مجالات اخرى في سلاح الجو الاسرائيلي وكان الجميع في حالة عمل دائم، وفي شهر تموز ١٩٥٦ وصل الى اسرائيل اول رادار للانذار المبكر، وكانت تلك اول صفقة ضمن خطة شراء كبيرة واقيمت في قيادة سلاح الجو بالرملة غرفة جديدة للمراقبة، واستمرت نشاطات البناء حتى اللحظة الاخيرة وفي شهر تشرين الاول انتهت في مطار رمات دافيد عملية اطالة مدرج الاقلاع لتتمكن ميستر من استخدامه، وبالاضافة الى الطائرات النفاثة من طراز ميتئور واوراغان وميستر، فقد كانت تعمل في سلاح الجو أسراب من الطائرات القديمة التي استخدمت في الحرب العالمية الثانية امثال طائرات موسكيتو وموستانغ وقاذفات من طراز بي ١٧ التي ارسل بعضها الى مشاغل صيانة الطائرات في اللد لتخزينها.

لقد دعت الحاجة فجأة الى تأخير خطة الانتقال الى طائرات حديثة واستخدام الطائرات القديمة وكان من الطبيعي ان عددا من الطيارين لم يجدوا الوقت الكافي للتدرب على الطائرات الحديثة واكتساب الخبرة عليها.

فطيارو طائرات ميستر مثلا لم يستطيعوا تسجيل ساعات طيران كافية واقدم الطيارين لم يسجل اكثر من ٦٠ ساعة في هذه الطائرة الحديثة التي اعتبرت آنذاك رأس حربة سلاح الجو الاسرائيلي.

ان الطيارين الشبان الذين قادوا طائرات ميستر لم يسجلوا اكثر من ١٥ ساعة طيران قبل بدء حرب سيناء ١٩٥٦، لقد ادركت قيادة سلاح الجو الاسرائيلي، بأن ليس كل شيء جاهزاً للحرب على الرغم من شعور الطيارين بالثقة بأنفسهم واندفاعهم الشديد للاشتراك في الحرب.

لقد اتضح خلال العمليات الانتقامية التي سبقت الحرب بأن سلاح الجو الاسرائيلي ليس مستعدا لجميع انواع النشاطات الحربية مثل العمليات الليلية وابرز مثال على ذلك ما جدث في العملية الانتقامية الكبرى في قلقيلية عندما تعرقلت قوة المظليين بالقرب من قرية عزون بدون اي قدرة على الخلاص وطلب من سلاح الجو اعداد الطائرات للمساعدة الممكنة وكان كل ما باستطاعة سلاح الجو

انـذاك، هو ارســال طائـرة موستانغ مسلحة الى منطقة العملية ولكن هذه الطائرة اكتفت باضاءة المنطقة.

نسبــة القـــوى

لقـد دخـل سلاح الجـو الاسرائيلي الى عملية سيناء ١٩٥٦ وبحوزته ١٧٥ طائرة من بينها ١١٩ طائرة مقاتلة قاذفة، من بينها ٦٠ طائرة نفاثة و٥٩ طائرة غير نفـاثة، وكان عدد طائرات النقل ١٥ طائرة من بينها ١٢ طائرة من طراز داكوتا و٣ طائرات نورد.

عشيـة العمليـة وافقت فرنسـا على وضـع ١٠ طائـرات داكوتا اخرى تحت تصرف الجيش الاسرائيلي وقد اعيرت هذه الطائرات لاسرائيل واعيدت فيما بعد الى الفرنسيين وكان عدد الطائرات الخفيفة لدى اسرائيل ٤١ طائرة.

لقـد كان عدد الطيـارين في سلاح الجو الاسرائيلي عشية حرب سيناء ٢١٠ من بينهم ١٢٤ طيـارا مقـاتـلا، و٧٧ طيارا لقيادة الطائرات غير النفاثة، وقد تمتع سرب طائرات النقل بعدد كبير (نسبيا) من الطيارين اذ بلغ عددهم ٣١ طيارا و١٣ ملاحا جويا وكانت بحوزة اسراب الطائرات الخفيفة ٥٥ طيارا.

لقد وضعت الاسراب المختلفة في ثلاث قواعد رئيسة لسلاح الجو الاسرائيلي وعشيـة الحـرب استخدم مطار اللد ايضا للاغراض العسكرية ورابطت في قاعدة رامات دافيد بقيادة العقيد جدعون الروم اسراب طائرات الموسكيتو (بقيادة الرائد يحـزقيئـل سوفـح) وسرب طائرات موستانغ (بقيادة الرائد تدمور والنقيب ابراهام كوهن) وسرب الطائرات القاذفة بي ١٧ (بقيادة المقدم يعقوب بن حاييم) وانضمت الى هذه الاسراب طائرات ميتئور للاعتراض الليلي (بقيادة الرائد يوآسن تسيدون) ووصلت الى رامـات دافيد عشية الحرب أسراب من الطائرات الفرنسية المعترضة، ورابـط في قاعـدة عكرون (عاقر) الجوية بقيادة المقدم يوسف رعنان سرب طائرات نقـل (بقيـادة الرائـد يعقوب ابيسار والرائد اربيل) وسرب طائرات ميتئور (بقيادة المـلازم الاول اهـارون يوئيلي) وفي قاعدة حتسور بقيادة العقيد عيزر وايزمن رابط سربـان من الطائـرات النفاثة هما سرب طائرات ميستر بقيادة بنيامين بيليد وسرب طائـرات اوراغـان بقيادة مردخاي هود ورابط سرب طائرات هارفارد بقيادة النقيب

موشـه ايشـل في مطار تيمـان، اما اسراب طائرات بايبر (بقيادة الرائد موشه كنير وستيرمان (بقيادة النقيب مئير شيفر) فقد رابطت في الرملة.

سـلاح الجـو المصـري

لقـد تمتـع سلاح الجـو المصري بعدد اكبر من الطائرات وكان قد دخل الى عصر الطائـرات النفـاثـة قبـل سلاح الجـو الاسرائيـلي، في البـداية ابتاعت مصر طائـرات ميتئـور وفمبـايـر من بريـطانيا ووصلت هذه الطائرات الى مصر في شهر كانون الثاني ١٩٥٦.

في شهـر ايلول ١٩٥٥ نشر النبـأ حول صفقة الاسلحة التشيكية مع مصر وكـان مقـرر لهـا ان تغير توازن القوى الجوية بين مصر واسرائيل وقيل انذاك ان مصر ستبتـاع ضمن هذه الصفقــة ١٥٠ ـ ٢٠٠ طائـرة ميـج ١٥ و٥٠ قاذفـة ايليـوشن ٢٨ و٢٠ طائـرة نقـل من طراز ايليـوشن ١٤ وطائـرات تدريب ومـدافع مضـادة للطائـرات من عياري ٣٧ملم و٥٨ملم، وفي شهر ايلول ١٩٥٦ وصلت الى مصر حوالي ١٠٠ طائرة ميج ١٥ و٥٠ طائرة ايليوشن ٢٨ و٢٠ طائرة نقل ايليوشن ١٤، وعـلى الرغم من ان مستـوى الصيـانـة في سلاح الجـو المصري كان سيئـا واستيعـاب الطائرات الحديثة كان بطيئا فقد اقلقت هذه المعدات الحديثة الجيش الاسرائيلي والمستوى السياسي في اسرائيل.

لقـد علم سلاح الاستخبارات الاسرائيلي بأن سلاح الجو المصري غير قادر على الرد الفعـلي على حرب خاطفـة وان الطيارين المصريين يعانون من تدريب هزيل وبسبب تسرع القيـادة المصريـة في اعداد طيارين لقيادة الطائرات النفاثة الحديثة فقد قلصت دورة الطيران في مصر الى نصف المدة اللازمة، وكانت لدى مصر اعداد من الطائرات تفوق عدد الطيارين اللازمين لقيادة هذه الطائرات.

لقـد دخـل سلاح الجـو المصري حرب سيناء ١٩٥٦ في شهر تشرين الاول ١٩٥٦، وبحـوزتـه ٢١٠ طائرات و١٥٠ طيارا وكان عدد الطائرات المقاتلة القاذفة وجميعها نفاثة يبلغ ١٥٠ طائرة بينما لم يزد عدد طياري الطائرات المقاتلة القاذفة عن ١٠٠ طيـار، وفي طائـرات النقـل ايضا كان هنالك نقص في الطيارين ولكنه لم يكن كبـيرا اذ كان عدد طائـرات النقـل المختلفة الانواع بما فيها داكوتا وكوماندو ٦٠ طائرة وعدد الطيارين ٥٠ طيارا.

لقـد تفـوقت مصر على اسرائيـل في عدد الطائرات النفاثة ولكن سلاح الجو الاسرائيـلي نجـح في تجنيد طيارين اكثر من سلاح الجو المصري وقد برز ذلك على وجـه الخصوص في عدد طياري الطائرات القاذفة ـ المقاتلة، ومن جهة اخرى فإن عدد طيـاري طائـرات النقـل لدى مصر اكثر من عددهم في سلاح الجو الاسرائيلي ولكن يجب ان نذكـر ان سربـين فرنسيين من الطائرات المقاتلة قد ساعدا اسرائيل في مهمـات الاعتـراض وحمـايـة اجـواء «الدولة»، وبـالمقابل فقد بدأ سلاح الجو المصري بالتنسيق مع اسلحة الجو الاردنية والسورية، واعتقد بأنه يستطيع ضرب اهـداف في اسرائيـل عن طريق استخـدام المـطارات الاردنية والسورية، ويذكر ان طيارين سوريين تدربوا في مصر عشية حرب عام ١٩٥٦.

لقـد كانت بحـوزة سلاح الجـو المصري سبعـة مطارات منتشرة في مختلف انحـاء مصر وهي: مطار القـاهـرة غربا (ورابطت فيه طائرات ايليوش ٢٨) ومطار انشـاص ورابـطت فيـه طائـرات ميج ١٥، ومطار ابو صوير (ورابطت فيه طائرات ميـج ١٥)، ومـطار كبريت (ورابطت فيه طائرات ميج ١٥)، ومطار كبريت (ورابطت فيـه طائـرات فمبـايـر) ومـطار فايـد (ورابطت فيه طائرات فمباير وميتئور) ومطار الاقصر (ورابطت فيه طائرات ايليوشن ٢٨).

ان وصف سلاح الجـو المصري لن يكـون تامـا اذا لم نذكر الحادث الذي وقـع عشيـة حرب سيناء واسفر عن فقدان طائرات نقل مصرية في البحر المتوسط، وعـلى متنهـا عدد من كبار قادة الجيش وسلاح الجو المصري، وكانت تلك الطائرة جزءا من بعثـة عسكرية برئاسة قائد الجيش المصري عبدالحكيم عامر توجهت الى الاردن وسـوريـا شريكتي مصر في القيـادة العـربيـة المشتركة التي اقيمت بهدف العمـل المشتـرك ضد اسرائيل، وقد فقدت احدى الطائرات التي تقل اعضاء الوفد بينمـا كانت في طريقهـا بين سوريا ومصر قبل نشوب الحرب بيومين فقط وادى ذلك الى زعزعة صفوف القيادة المصرية العليا.

الفرنسيون قادمون

لقـد احتـل سلاح الجـو الاسرائيـلي مكانة بارزة في العلاقات بين الجيشين الاسرائيـلي والفـرنسي، عندما اتضح بأن فرنسا وبريطانيا ستقومان بعملية خاصة بهمـا اطلق عليهـا اسم «موسكتير» ضد مصر، وصلت، مرحلة التنسيق بين سلاح

الجو الاسرائيلي ونظيره الفرنسي الى ذروتها.

لقد كان التنسيق بين الجيشين الاسرائيلي والفرنسي بينما تلقى البريطانيون معونة من الفرنسيين.

لقد استمرت معارضة البريطانيين للتعاون مع اسرائيل حتى آخر لحظة وبرز ذلك خلال الحرب وأدت هذه المعارضة الى وقوع حوادث وخاصة للقوات البريطانية والفرنسية.

بتاريخ ٢ تشرين الاول ١٩٥٦ وصلت الى اسرائيل بعثة عسكرية فرنسية برئاسة جنرال سلاح الجو اندريه مارتين ودارت بين البعثة الفرنسية وممثلي سلاح الجو الاسرائيلي برئاسة رئيس الدائرة الجوية العقيد شلومو لاهات مناقشات للتنسيق بين الطرفين وتبين للوفد الاسرائيلي ان الفرنسيين والبريطانيين ينوون العمل غربي قناة السويس والقضاء - على حد قولهم - على سلاح الجو المصري خلال ٤-٥ ايام ورغبوا في ابقاء هذه المهمة لاسلحة الجو التابعة لهم وطلبوا من اسرائيل السماح لهم باستخدام القواعد الاسرائيلية في حالة اضطرارهم للاقلاع منها لضرب اهداف مصرية مختلفة، وعرضت اسرائيل على فرنسا ان تستخدم مطار سيركين ومطارات اخرى ووعدتها بدعم اداري اذا تطلب الامر ووعدت فرنسا بناء على طلب حكومة اسرائيل بارسال اسراب من الطائرات المعترضة لحماية الاجواء الاسرائيلية.

في ليلة ٢٣ تشرين الاول ١٩٥٦ وصلت الى اسرائيل بعثة كبيرة من سلاح الجو الفرنسي تضم ٧٠ شخصا بقيادة الكولونيل لانسوا وضمت هذه البعثة طواقم ارضية جلبت معها معدات كثيرة، ورابطت البعثة في قاعدة سيركين الجوية وبعدخمسة ايام اي في ليلة ٢٩ تشرين الاول هبطت في مطار حتسور ١٦ طائرة من طراز نورد د.س.٤ وطائرة ارمانياك التي احضرت حوالي ٤٠٠ جندي من رجال سلاح الجو الفرنسي وكان قائد قيادة سلاح الجو الفرنسي، التي اقيمت في اسرائيل هو الكولونيل موريس فريد ريزييه، وتوجه هذا الكولونيل الى قيادة سلاح الجو الاسرائيلي وبعد ذلك اجتمع برئيس الاركان موشه ديان.

لقد اقيمت في الجيش الاسرائيلي قيادة خاصة للتنسيق مع البعثة العسكرية الفرنسية وكان ضباط الاتصال من الجانب الاسرائيلي المقدم بول كيدر والمقدم سيد كنتريج والرائد نتان الرار.

لقد هبطت الطائرات الفرنسية في رامات دافيد في يوم الاثنين الموافق ٢٩ تشرين الاول ١٩٥٦ وهو اليوم الذي بدأت فيه الحرب، وفي البداية وصلت ١٨ طائرة من طراز ميستر وتوجه السرب الى اسرائيل من قاعدة ديجون الفرنسية ووصل معه طيارون اضافيون للسرب الثاني المؤلف هو الاخر من طائرات ميستر ولكنها اسرائيلية، وفي اليوم التالي اي بتاريخ ٣٠ تشرين الاول هبط في ساعات الصباح الاولى سرب فرنسي آخر في مطار اللد وكان يتألف من ١٨ طائرة امريكية الصنع من طراز «اف ٨٤».

لقد خصصت لطائرات اف ٨٤ خلال الحرب مهمة خاصة: فبناء على طلب اسرائيل اقلعت جميع طائرات السرب بتاريخ ٤ تشرين الثاني للقيام بمهمة في مصر، وكان الهدف يقع في مطار الاقصر الذي يبعد عن مطار اللد حوالي ٧٠٠كم، وكانت المهمة هي تدمير قاذفات ايليوشن ٢٨، الموجودة في المطار المصري النائي وفعلا تم تدمير ١٨ طائرة ايليوشن ٢٨، وهي جاثمة على الارض، وكانت تلك المهمة خارج مدى الطائرات النفاثة التي يمتلكها سلاح الجو الاسرائيلي.

بالاضافة الى ذلك فقد عملت الاسراب الفرنسية في مهام الدورية والاعتراض في اجواء اسرائيل وسيناء ولكنها طيلة ايام الحرب لم تشتبك مع الطائرات المصرية إلا مرتين فقط، وفي ساعات الظلام تسللت طائرات مصرية من طراز ايليوشن ٢٨ الى الاراضي الاسرائيلية والقت قنابل ليلة ٣١ تشرين الاول بالقرب من رمات زرئيل، وفي اليوم التالي القت قنابل بالقرب من غيزر، وفي الحالتين لم تقع خسائر او اضرار، وابتداء من يوم الخميس المصادف الاول من تشرين الثاني بدأت الاسراب الفرنسية من الاشتراك في مهمات وقائية في القطاع الشمالي من سيناء،وقامت الطائرات الفرنسية بمهاجمة الاليات والمدرعات المصرية في محوري العريش ـ القنطرة وابو عجيلة ـ الاسماعيلية، وبلغ مجموع الطلعات الجوية التي قامت بها الطائرات الفرنسية المرابطة في اسرائيل ٦٢ طلعة في سيناء و١٩ طلعة لمهاجمة مطار الاقصر المصري.

ان وصف النشاطات الجوية لمساعدة القوات الاسرائيلية لن يكون كاملا اذا لم نذكر الانزال الجوي للمعدات للقوات الاسرائيلية في سيناء، فقد قامت طائرات النقل الفرنسية من طراز نورد بعملية انزال المعدات للقوة الاسرائيلية بقيادة رفائيل ايتان في ممر المتلة.

لقـد وصلت ست طائـرات نورد من قبـرص وهبطت في مطار عكرون (عاقر) وحملت معها ملاحين اسرائيليين، وانطلقت من مطار عاقر الى المتلة وانزلت المعدات هنـاك وكـانت تشتمل على سيارات جيب ومدافـع هاون ١٢٠ ملم من صنع فرنسي، وبعد ذلك بيومين اي بتاريخ ١/ تشرين الثاني قام الفرنسيون بعشر طلعات اخرى بطائـرات نورد وانـزلوا معـدات للواء المـظليـين الاسرائيـلي في المتلة، واشتـرك الفـرنسيون ايضا في انزال مياه ووقود بتاريخ ٥ تشرين الثاني للواء التاسع الذي اتجه من ايلات الى شرم الشيخ.

لقـد كان الدعم الفرنسي على درجة كبيرة من الاهمية والدليل على ذلك هو ما قاله في هذا المجـال العميد دان تولكوفسكي قائد سلاح الجو الاسرائيلي، لن يكون صحيحـا القـول ان نجـاح الجيش الاسرائيـلي في حرب سينـاء ١٩٥٦ قد تحقق بفضـل الاشتـراك الفعـلي لقوات اجنبية ولكن مما لا شك فيه ان اشتراك القوات الاجنبيـة قد مكن سلاح الجـو الاسرائيلي من تحقيق الانجازات التي حققها بقدر ضئيل من الخسائر.

وهـذه هي المساهمة العسكرية الحقيقية التي قدمتها القوات الاجنبية ولولا هذه المسـاعـدة لقام سلاح الجو المصري بالتأكيد بمهاجمة اهداف مختلفة داخل اسرائيـل، وكـان هذا سيفـرض علينـا مهاجمة مطارات العدو وعندئذ كنا سنحقق التفـوق خلال ستـة ايام، وكان انضمام سوريا للحرب من شأنه اطالة امد الحرب بيـوم او يومـين بينمـا لم يكن انضمـام الاردن او العراق ليؤثر على توازن القوى الذي يميـل لصـالحنا، ان التعاون مع الفرنسيين قد قلص فترة الحرب وقلل عدد الخسـائر وليس اكثر من ذلك، وبدونهم كنا نستطيع القيام بالهجوم ولكن وجودهم قد حررنا من عبء القلق على اجواء «الدولة» وهو الامر الذي اقلق وزير الدفاع كثيرا.

معارك جويــــة

في ثاني ايـام الحـرب اي بتـاريـخ ٣٠ تشرين الاول جرت في سيناء المعارك الجوية الاولى.

ان حرب سيناء لم تكن غنية بمثل هذه المعارك ولم تجـر سوى في يومي ٣٠ و٣١ تشريـن الاول ويـعـود السبب في ذلك الى ان سلاح الجـو المصري قد شلت

حركتـه تمـامـا في اعقـاب القصف الشديد الذي قامت به اسلحة الجو الفرنسية والبـريـطانيـة الذي بدأ في ٣١ تشرين الاول، لقد كان اول لقاء بين طائرات سلاح الجو الاسرائيلي وطائرات الميج المصرية بتاريخ ٣٠ تشرين الاول في ساعات الصباح الاولى وكانت تلك اول معركة جوية في الشرق الاوسط ضد طائرات الميج السوفياتية الصنـع، واول لقاء لطياري سلاح الجو الاسرائيلي مع طائرات الميج، واشتركت في هذا اللقـاء الاول طائرات من طراز ميتئور التي اشتبكت مع اربع طائرات ميج في منـطقة جبل لنبي ولم تسفر هذه المعركة عن شيء وانسحبت الطائرات الاسرائيلية بعـد مرور خمس دقـائق من بدئهـا، بعـد مضي بضـع ساعات دارت معركة جوية بالقرب من الكونتيلة وفي هذه المرة حقق المصريون انتصارا وكان انتصارهم الوحيد في حرب عام ١٩٥٦ ولكن المعـركـة كانت بين قوى غير متكافئة تماما، فقد طاردت طائرتا ميج طائرة خفيفة من طراز بايبر واصابتاها.

ان طائرة البايبر بقيادة النقيب بنيامين كهانا قد الحقت بلواء المظليين الذي هبـطت احدى كتائبه في ممر المتلة اما باقي كتائب اللواء بقيادة ارئيل شارون فقد بدأت في التحـرك الى المتلة من منـطقـة الحـدود عن طريق الكونتيلة وتمدا، وكلف النقيب الطيار كهانا بالقيام بمهام استطلاعية على طول محور التقدم امام اللواء.

لقـد تعمقت وحـدة الاستـطلاع التابعة للواء حوالي عشرة كيلو مترات خلف الكـونتيلة وفجـأة شاهد كهانا طائرتي ميج ١٥ وكان واضحا لديه انهما تستعدان لمهـاجمـة قوات اللواء التي كانت وحـدات منهـا منهمكـة في احتـلال مركـز شرطة الكـونتيلة فقـام كهـانـا بخطوة غير عادية وبدلا من الفرار قرر استفزاز الطائرات المصريـة المقـاتلة وقام بابلاغ رجل الاستطلاع الجوي الجالس على المقعد الخلفي بذلك وكـان كهـانـا يقصـد اجتـذاب اهتمـام طياري العدو وابعادهم عن المظليين المـرابـطين على الارض وكان الامل منذ البداية ضعيفا، ولم تكن طائرة بايبر قادرة على اطلاق النـار، وكـل ما كان باستـطاعتهـا عمله هو القيـام بحـركـات بهلوانية واستغـرقت هذه المعـركـة الجـويـة حوالي ١٥ دقيقة، وحلق كهانا خلالها بمحاذاة الارض ودخـل في الاوديـة وكـانت طائـرات الميـج تلاحقه وفي النهاية اسفرت هذه المعركة غير المتكافئة عن اصابة طائرة البايبر وتحطمها فوق الصخور، وقتل الطيار كهـانـا ورجل الاستطلاع الجوي الذي كان برفقته، ولكن في غضون ذلك اضاعت

طائرات الميج المصرية كميات كبيرة من الوقود واضطرت الى العودة بدون ان تتعرض للمظليين الاسرائيليين، ونتيجة لهذا العمل البطولي منح النقيب كهانا وساما بعد موته.

لم يكن هذا الحادث الوحيد الذي اظهر فيه طيارو طائرات الاتصال والاستطلاع بطولة وسرعة خاطر فقد كانت مساهمتهم في الجهد الحربي كبيرة، وهم توغلوا في مناطق خطيرة، ورافقوا القوات الارضية ونقلوا الجرحى وانقذوا الطيارين الذين اصيبت طائراتهم وسقطوا وراء خطوط العدو، وفي نفس الوقت الذي قتل فيه الطيار كهانا ورفيقه، قام طيار آخر هو الرقيب موشه بوكعي بعمل بطولي آخر، فقد هبط بوكعي بطائرة البايبر في المتلة واحضر معدات لقادة المظليين، وطلب منه رفائيل ايتان ان يخلي جريحا بطائرته، وبينما كانت الطائرة في حالة اقلاع ظهرت فجأة طائرتا ميج واصابتا طائرة البايبر في خزان الوقود، الذي انفجر وادى الى تدفق الوقود على الطيار والجريح، فخرج بوكعي بصعوبة من الاحزمة التي شدته الى المقعد، وارتمى على التراب لاخماد النار التي شبت في ملابسه وعاد الى الطائرة المحترقة وحطم النافذة وانقذ الجريح الذي امتدت اليه السنة اللهب، وحصل بوكعي على وسام لقاء عمله البطولي هذا من رئيس الاركان.

وهناك ايضا طيار بايبر آخر فاز بوسام من رئيس الاركان وهو الرقيب الاول بلتئيل سيرتكين، فقد وقع هذا في وضع غريب جدا في المنطقة الواقعة بين نيسانا وابو عجيلة، فقد شاهد وهو في الجو ان احدى الكتائب من اللواء السابع التي قدمت من نيتسانا قد اشتبكت في معركة دروع مع وحدة قادمة من ابو عجيلة، ولم يعلم رجال اللواء السابع انهم يقاتلون وحدة اخرى تابعة للجيش الاسرائيلي وهي الكتيبة ٣٧، لقد كانت المعركة عنيفة واسفرت خلال دقائق عن اصابة ٨ دبابات وعن قتل واصابة عدد من الجنود، لقد شاهد سيرتكين ذلك وهو في الجو وقرر المجازفة والتحليق على ارتفاع منخفض بين الوحدتين المتحاربتين ليثير انتباههما، وهبط سيرتكين بالقرب من القوة التابعة للكتيبة ٣٧ وابلغ القائد انه يشن معركة ضد وحدة اسرائيلية اخرى، وتوقفت النار ولكن سيرتكين لم يكتف بذلك واقلع مرة اخرى وحلق بين القوتين وابلغهما عن مدى اقترابهما من بعضهما البعض.

في ظهـيرة اليوم الثاني من الحرب اسقطت اول طائرة ميج مصرية وقد سبق هذه المعـركـة الجوية ورود نبأ استخباري، واستنادا الى هذا النبأ تقرر ارسال ٦ طائـرات ميستـر لمواجهة طائرات الميج وهي في طريقها، واتضح بعد انتهاء الحرب بأن النبأ الاستخباري كان خاطئا، ولكن المعركة الجوية كانت حتمية الوقوع.

وضمت الطائـرات الاسرائيليـة الثـلاث الاولى الطيـارين الرائـد يعقوب نبو والملازم الاول يوسف تسوك والملازم الاول شاي اغوزى.

وبعكس ما حدث قبـل ذلك بيـوم واحـد، وفي نفس المنـطقـة، فقد اشتبكت الطائـرات الثـلاث مع طائـرات الميـج بالقرب من كبريت، وكان عدد طائرات الميج المصريـة اربعاً، وعلى الفور بدأت المعركة الجوية وكان على الاسرائيليين الاسراع في المهمة لان المصريين دفعوا نحوهم بـ ١٢ طائرة اخرى من طراز ميج ١٥، وفي هذه المعركة اصاب الملازم الاول تسوك اول طائرة ميج مصرية في الحرب.

وفي صبيحـة اليـوم التـالي حقق سلاح الجـو الاسرائيـلي احـد انتصاراته الكبـرى في معـركة جوية، ومرة اخرى كانت الطائرات الاسرائيلية من طراز ميستر وكانت هذه المرة بقيادة الملازم الاول شاي اغوزى والملازم الاول اهارون شافيت، وكان عليهما القيام بأعمال الدورية فوق قوات المظليين المرابطة في الكونتيلة، وفجأة برزت ست طائرات مصرية من طراز فمباير، وجرت المعركة على علو عشرة الاف قدم على مرأى من مظليي رفـائيل ايتان، وكانت هذه المعركة ايضا قصيرة جدا، واسقط اغـوزى وشـافيت طائـرة لكـل منهمـا، وفي نفس اليوم اسقط النقيب نبو طائرتين مصريتين في معركتين جويتين فوق رمال سيناء.

لقـد بلغ عدد المعارك الجوية التي دارت في حرب سيناء ١٩٥٦/ ١٥ معركة باستثنـاء المعـركة التي اسقطت فيها طائرة النقيب كهانا، وشاركت في هذه المعارك طائـرات ميستـر واوراغـان وميتئـور، وجميـع الطائرات المصرية التي اسقطت قد اطلقت عليهـا النـار من طائـرات ميستـر الحـديثـة، واعلنت قيـادة سلاح الجـو الاسرائيـلي رسميـا عن اسقـاط سبـع طائـرات مصريـة فقط، اشترك في اسقاطها الطيارون نبو واغوزى وشافيت، حيث اسقط كل منهم طائرتين بينما اسقط الطيار تسوك طائرة واحدة.

اصابات من الاسلحة المضادة للطائرات

ان معظم نشاطات سلاح الجو الاسرائيلي لم تكن في مجال المعارك الجوية بل في الوقاية وتقديم المساعدات الاخرى للقوات الارضية، وكلف سلاح الجو بالتدخل في المعارك البرية منذ ساعات الصباح الاولى يوم ٣٠ تشرين الاول، فقد طلب الرائد رفائيل ايتان من الطيارين الاسرائيليين مهاجمة القوات المصرية، التي تتدفق من منطقة القناة، وفي البداية لم يستجب الطيارون لطلبه بسبب الاوامر الصارمة الصادرة عشية الحرب بالامتناع عن مهاجمة القوات المصرية ما لم تصدر اوامر اخرى، ووصلت هذه الاوامر في الساعة العاشرة والنصف قبل الظهر، وبدأت الطائرات الاسرائيلية بمهاجمة قوافل الاليات المدفعية التابعة للجيش المصري التي اتجهت من قناة السويس الى المظليين الاسرائيليين في ممر المتلة، وبعد ذلك بدأت الطائرات الاسرائيلية بضرب القوافل الاخرى التي تحركت من القناة في المحاور الشمالية في سيناء، وفي المحور الجنوبي اصابت طائرات سلاح الجو الاسرائيلي حوالي ٥٠ آلية مختلفة للجيش المصري.

في حادثين فقط لم تتمكن الطائرات الاسرائيلية من منع الطائرات المصرية من مهاجمة القوات البرية الاسرائيلية، في البداية هاجمت طائرات فمباير مصرية القوات المظلية المرابطة في المتلة، وبعد الظهر وقع الهجوم الذي كانت له نتائج خطيرة، فقد قامت ٤ طائرات ميتئور مصرية ترافقها ٦ طائرات ميج بمهاجمة وحدة استطلاع المظليين في ممر المتلة واسفر الهجوم عن مقتل ٧ جنود واصابة ٢٠ آخرين بجراح، كما اصيبت آليات ومدافع هاون ثقيلة تابعة للوحدة.

لقد اشتركت جميع الاسراب وجميع انواع الطائرات في العمليات الوقائية في سيناء حتى انتهاء الحرب، واشتركت في حرب سيناء ايضا قاذفات من طراز بي ١٧ التي اكتسبت شهرتها في الحرب العالمية الثانية، وكانت حرب سيناء آخر حرب تشترك فيها في سلاح الجو الاسرائيلي وفي العالم اجمع.

لقد اوفدت هذه القاذفات الثقيلة اربع مرات ضد اهداف مصرية مختلفة ولم تحقق نجاحا كبيرا، ومن بين الاهداف التي قصفتها أهداف تقع في مداخل غزة، وقامت بذلك بتاريخ ٢/ تشرين الثاني ولكنها لم تصب الاهداف التي كلفت

باصـــابتها، وقامت هذه الطائرات مرتين بمهاجمة منطقة شرم الشيخ، وفي احداهما اصيبت طائـرة قائـد السرب بنـيران من الارض، ولكن الطيـار نجح في العودة الى قاعـدته بسلام، ومعه قائد السرب المقدم يعقوب بن حاييم، لقد كان العدو الرئيس للطائـرات الاسرائيليـة في سينـاء هي الاسلحـة المصريـة المضادة للطائرات، التي اصابت عددا كبيرا من الطائرات الاسرائيلية، ولم يتردد الجنود المصريون في توجيه اسلحتهم نحـو الطائـرات المهـاجمـة، وتغلبـوا بذلك على الخـوف ووجهـوا جميع اسلحتهم بما فيها البنادق العادية نحو الطائرات الاسرائيلية المغيرة.

واتـضـــح بأن الاستخبـــارات الاسرائيليـــة لم تكن تعلم الشيء الكثـــير عن الاسلحة المصرية المضادة للطائرات.

والاخطر من ذلك انه عندما واجهت الطائرات الاسرائيلية الاسلحة المضادة للطائرات لم يكن يبلغ عنها حتى تتجنب الطائرات الاخرى من الدخول في نفس المأزق.

ان عدم التنسيق هذا قد جعـل بعض الطيارين يخطئون في اختيار الممرات الجـويـة التي تبعـد عن المـواقـع المصرية للاسلحة المضادة للطائرات، وهكذا فقد اصيبت طائـرات اسرائيلية بالاسلحة المضادة للطائرات دون ان يعلم طياروها بأن زملاءهم قد اصيبوا منها من قبل.

الهبــوط في الصحـــراء

ان الحـــادث الذي وقـــع للمـــلازم الاول الراد باز الذي اسقـطت طائـرته في سينـــاء، جديـر بالاشـــارة بسبب الاسلوب الذي انقـذ فيـه نفسه من خلف خطوط العـدو، فقـد اصيبت طائرة الراد في ساعات الظهر بتاريخ ٣١ تشرين الاول عندما قام هو واثنـــان من زمـلائـه بمهاجمة قوافل مصرية في منطقة بير قفقفا، لقد تمكن الراد من القـــاء قنبلة نابـــالم على احـدى الدبـــابات في القافلة المصرية، وعلى الفور شعـر بطائـرتـه تهتـز وتصاعد الدخان من الطائرة، وبذل الراد جهودا للتوجه الى الخـطوط الاسرائيليـة، ولكنـه لم يستطع ولم يجد بدا من الهبوط بالمظلة او الهبوط بطائرته هبوطا اضطراريا، واختار الهبوط الاضطراري الاشد خطورة.

فانـزلقت الطائـرة في الارض الصحراوية وخرج منها سالما، وعندئذ كان كل همـه منصبـا على الافـلات من قبضـة المصريـين الذين كانـوا منشغلين بحيث لم

يحـاولوا ملاحقته والبحث عنه. وكانت القوات الاسرائيلية بعيدة عنه في ذلك الوقت مسافة ١٠٠كم.

فقـرر الراد الانـطلاق نحـو القوات الاسرائيلية، وكانت بحوزته انذاك علبة صغيرة مليئة بالماء، ومسدس، وبوصلة، وخارطة، واتضح له فيما بعد بأن البوصلة معطلة وتوجه الى الطريق بعد ان اتلف جهاز اللاسلكي في الطائرة.

وقـال الراد: لم اصب بالجـزع، بل كنت متـأكـدا من قدرتي الملاحية ومن قدرتي على الصمود واهتممت بالمحافظة على قواي وعدم التسرع وكان الخطر يكمن في عثـور المصريـين او البـدو المسلحين عليه، وكان يبيت في الليل في الصحراء وفي الفجـر يواصـل السـير مبتعدا عن الطريق الرئيس، وكان يشاهد سيارات الجيش المصري تسير عليه.

وهكـذا واصـل السـير حتى ساعـات الظهر وعندما اشتدت حرارة الشمس حفـر لنفسـه حفـرة واختبأ فيها ومنحت التربة الرطوبة الكافية لجسده، وفي هذه المـرحلة قرر تجـاوز منـطقـة بير حسنـة ومـواصلة السير نحو الجهة الشمالية ـ الشرقيـة بهـدف الوصـول الى جبل لبني، وطيلة الليل، وفي الساعة الثالثة صباحا بعد ان قطع اكثر من ٦٠كم في ٣٧ ساعة وصل الى الهدف.

وسمـع همسـا واصـواتاً بالعبرية. وعندئذ صرخ قائلا: طيار اسرائيلي وذهل الحـراس ولم يصـدقـوا النداء، واعتقدوا بأنه كمين مصري، فطلب رقيب اول ـ في الدروع من الراد باز الاقتـراب ويديه مرفوعتين الى فوق، وعند وقوفهما وجها لوجه ادرك الراد باز انه نجا بفضل فطنته وحسن حظه.

لقـد قتـل ثلاثـة طيـارين اسرائيليـين من بينهم قائدا سربين نتيجة اسقاط طائراتهم بالنيران المضادة للطائرات، بتاريخ ٣١ تشرين الاول اصيبت طائرة الرائد موشـه تدمـور عنـدما هاجمت اربع طائرات موستانغ اسرائيلية مواقع المصريين في ابو عجيلة، وتحطمت الطائرة وقتل تدمور.

وايضـا قتل قائد سرب طائرات هارفارد النقيب موشه ايشل في نفس المكان، وفي الساعة الثانية صباحا من نفس اليوم تحطمت طائرة موشه ايشل عندما قامت اربع طائرات اسرائيلية بمهاجمة ام كتف، وفي نفس اليوم قتل الملازم الاول الطيار اورى شليزنجر في منطقة ابو عجيلة.

كمـا اصيبت طائـرة ميستـر يقودها قائد السرب الرائد بنيامين بيليد بنيران

الاسلحـة المضادة للطائرات ولكنه نجح في النجاة من خطوط العدو، وقد حدث ذلك يوم ٢ تشرين الثـاني عنـدمـا قامت طائـرات ميستر بمهاجمة المصريين بالقرب من رأس ـ نصراني، واصيبت طائرة بيليد بنيران الاسلحة المضادة للطائرات، واضطر الى الهبوط بالمظلة في اراضي «العدو»، واثناء الهبوط اصيب بكسر في ساقه وحتى لا يقع اسيرا في يد المصريين ركض بضعة كيلو مترات، بأتجاه الصخور القريبة وكان زمـلاؤه يرونـه وهم في الجو، وحلقوا فوقه لحمايته، ولكن ليس لفترة طويلة وفي هذه الاثنـاء توجهت طائـرة بايبر الى المنطقة، ولم يتمكن الطيار من التعرف على المكان الذي اختبـأ فيـه بيليـد، فعـاد من حيث اتى، وبعدها توجهت طائرة بايبر اخرى بقيـادة المـلازم ابـراهام غريبنويم، وفي هذه المرة ابتسم الحظ لبنيامين بيليد، فقد شاهـده الطيـار وهـو يلوح له بقـطعـة من المظلة، فهبطت الطائرة على ارض وعرة بالقـرب من جنـديـين مصريـين امتنعـا لسبب ما عن اطلاق النـار، وقـام الطيـار ومساعده بمساعدة بيليد في الدخول الى الطائرة وتوجه الثلاثة الى ايلات.

امـا الطيار الملازم الاول يونتان اتكس فلم يبتسم له الحظ، ففي نفس اليوم اشتـرك اتكس مع ثلاثـة من طياري طائرات موستانغ، في مهاجمة نفس الاهداف المصرية في رأس نصراني، واصيبت طائرة اتكس بنيران الاسلحة المضادة للطائرات وقـام هو بالهبـوط الاضـطراري ولكنه اصيب اثناء الهبوط ولم يتمكن من الافلات ووقع في اسر المصريين.

مهاجمـة سفـــن

بالقـرب من رأس نصراني هاجمت طائرات موستانغ اسرائيلية بطريق الخطأ سفينـة حربية بريطانية تدعى «كراين» وقد حدث ذلك يوم ٣ تشرين الثاني، وكانت طائـرات سلاح الجـو الاسرائيـلي قد هاجمت في ذلك اليـوم بعض السفن التـابعة لسـلاح البحـريـة المصري، واغـرقت سفينة شحن واحدة، وفي ساعات بعد الظهر اكتشفت الطائـرات الاسرائيليـة، وكـان عددها ٨ طائرات موستانغ، سفينة حربية تبحر بالقرب من رأس نصراني، فبدأت ست طائرات بمهاجمتها واطلقت عليها تلك القذائف خارقة للدروع، وفي النهاية تمكنت السفينة من الفرار بسبب نفاذ الوقود من خزانـات الطائرات التي عادت دون ان تعلم بأن السفينة التي هاجمتها كانت سفينة بريطانية.

لقـد انتهت في البحر المتوسط مهاجمة مدمرة مصرية بشكل اخر، فقد قامت المدمرة المصرية «ابراهيم الاول» بتاريخ ٣١ تشرين الاول بمهاجمة اهداف في ميناء حيفـا، وبعـد ذلك حاولت الفـرار، وارسلت سفن سلاح البحـريـة الاسرائيـلي في اعقابها، وكان من الصعب تمييزها بين السفن الامريكية التي ملأت المنطقة، ولكن طائـرة داكـوتا تمكنت من اكتشافها في حوالي الساعة الخامسة صباحا، وبعد ذلك بنصف ساعـة ارسلت الى المنطقة طائرتان من طراز اوراغان وعند وصولهما كانت المعـركـة محتـدمـة بين المـدمـرة الاولى والمـدمرتين الاسرائيليتين «يانو» «وايلات» وكشفت المـدمـرتـان الاسرائيليتـان عن هويتهما باطلاق القذائف الحمراء وعندئذ دخلت الطائـرات الى المعركة واصاب الطياران النقيب يعقوب اغاسي والملازم الاول ـ دافيـد كيشـون السفينـة المصرية بالقذائف، وبعد الساعة السابعة بدقائق بدأ المصريـون بمغـادرة السفينـة ورفع العلم الابيض على ساريتها، وقال قائد المدمرة المصريـة الرائـد رشـدي تمزين ان هجوم الطائرات الاسرائيلية على سفينته كان له اكبر الاثر على قراره بالاستسلام، فقد اصابت احدى القذائف قاعة الطعام ومنها الى غرفـة الميكانيكي الرئيس وهناك شب حريق، كما اصيبت المدمرة المصرية بعدة قذائف من مدفعية السفن الاسرائيلية وعجلت بانهيار ملاحي السفينة.

اول اعتراف بسلاح الجو الاسرائيلي

في حرب سينـاء ١٩٥٦ قاتـل الجيش الاسرائيـلي خلافـا لجميـع الحـروب السابقة ضد عدو واحد،والحقت القوات البريطانية والفرنسية خسائر بسلاح الجو المصري، ولكن حتى بداية عملية موسكتير ـ البريطانية الفرنسية ـ اظهر الطيارون الاسرائيليون تفوقا ومستوى قتاليا عاليا.

ان الطيـارين المصريـين لم يحجمـوا عن الدخـول في مجـابهة مع الطيارين الاسرائيليـين، ولكن جميـع المعارك الجوية انتهت بتفوق الاسرائيليين، وقام سلاح الجـو الاسرائيلي بأعمال كبيرة عندما اشترك في المعارك البرية، وكان عنصرا رئيسا في انهيار الجيش المصري في سيناء.

في عام ١٩٥٦ كان سلاح الجـو الاسرائيـلي مختلفـا عن سلاح الجو الذي كان موجـودا في حرب عام ١٩٤٨، فبينمـا كان سلاح الجو في عام ١٩٤٨ معتمدا على المتـطوعـين الاجـانب، فقـد كان سلاح الجـو عام ١٩٥٦ معتمدا على طيارين

وفنيـين اسرائيليـين، وكـانت الانجـازات والاخـطاء اسرائيلية صرفة، فسلاح الجو الاسرائيلي لم يحقق انجازات في حرب عام ١٩٥٦ فحسب، وبرزت اخطاء غير قليلة ايضا، وقد برزت هذه الاخطاء في مجال الاستخبارات والتقارير.

كمـا ان الاتصـال كان رديئا، وبرز ذلك في كافة وحدات الجيش الاسرائيلي وكثـيرا ما اضـطر موقـع القيـادة العليا الى الاعتماد على تقارير الطيارين حول ما يجـري في ميـدان المعـركـة، وكـان جهاز المراقبة، والسيطرة رديئين، واوصى رئيس شعبـة العمليـات في سلاح الجـو الرائد موشه بليد انذاك بادخال تحسينات على جهـاز السيطرة اذا ما اراد سلاح الجو في المستقبل شن معارك خاطفة، لقد ادت هذه الاخطاء الى قيام الطائرات الاسرائيلية بمهاجمة وحدات الجيش الاسرائيلي في سينـاء فقـد اصيبت وحدات اسرائيلية من كتائب الدروع ٨ و٨٢ و٥٢ عدة مرات من قبل طائرات اسرائيلية بسبب اخطاء في اجهزة الاتصال.

لقــد خرج سلاح الجـو الاسرائيـلي من حرب سينـاء ١٩٥٦ مزودا بالثقـة الهـائلة بالنفس، وكـان الشعور السائد انذاك ان المستوى السياسي الاسرائيلي لم يستغـل كافـة الطاقـات المتـوفـرة في السـلاح، وبدأ هذا الشعور يتغلغل في فروع الجيش الاسرائيلي ايضا.

في حرب سينـاء حصل سلاح الجو الاسرائيلي ولاول مرة على اعتراف كامل، وادرك الجميـع بأن اهم شرط لتحقيق الانتصـار هو وجود سلاح جو قوي، وانه لا يمكن حسم الحرب بدون سلاح الجو.

حرب حزيران ١٩٦٧

في السـاعة ٣٫٤٥ من فجر يوم الخامس من حزيران ١٩٦٧ بدىء في ايقاظ الطيـارين الاسرائيليـين، وكـان الظلام لا يزال يلف المنـطقـة، وكـان قد طلب من الطيـارين في الليلة السـابقـة، الذهاب الى فراشهم مبكرا، وقيل لهم ان يوم غد قد يكـون طويلا جدا ومرهقا، وكانت هناك محاولة للمحافظة على السرية وقيل للطيارين الاسرائيليـين ان المصريين قد يحاولون الهجوم مع بزوغ الفجر، وان رد ـ اسرائيل في هذه الحالة سيكون شن هجوم مضاد مشابه.

ولكن الجميع علموا بأن الحرب المنتظرة هي حرب ستبدأها اسرائيل لتوجيه

ضربة تسبق العرب الذين قاموا خلال الاسابيع الثلاثة الماضية بتصرفات عدائية وحشدوا قوات هائلة في سيناء واغلقوا ممرات شرم الشيخ في وجه الملاحة، وفي الشرق ايضا تتحرك قوات من الاردن وسوريا والعراق باتجاه الحدود الاسرائيلية.

وصدرت تعليمات لقادة القواعد والاسراب حول الحرب المتوقعة قبل يوم من نشوبها وفي الساعة الثامنة من مساء نفس اليوم تم ابلاغ جميع قادة سلاح الجو بضرورة ذهاب الطيارين الى النوم في ساعة مبكرة استعدادا للغد.

حتى الساعة ٣٠ر٤ صباحا تم ايقاظ جميع الطيارين في القواعد المختلفة من رمات دافيد في الشمال، وعكرون (عاقر)، وحتسور واللد في المنطقة الوسطى، وحتى حتسريم في الجنوب، وتم تحضير ١٨٣ طائرة في جميع هذه القواعد وكانت تشكل قوة هائلة تشبه الزمبرك الذي يتأهب للافلات في كل لحظة، وجلس الطيارون في طائراتهم يفكرون بما سينتظرهم، وكانوا في حالة انفعال وتوتر، قبل صعود الطيار يئير نويمان الى طائرته الميراج ـ وسقط في اليوم الاول من الحرب ـ كتب في سجل السرب ما يلي: ٥ حزيران ١٩٦٧، يوم قبل الهزيمة الكبرى لمصر وحليفاتها ان يدي ترتجف فليقم شخص آخر بالكتابة.

لقد تضمنت التعليمات التي صدرت للطيارين قبل صعودهم الى الطائرات اقوالا مختصرة وواضحة، يجب الالتصاق بالاهداف المحددة لكل منهم، وان يكون الطيران نحو الاهداف الواقعة في اراضي «العدو» على ارتفاع منخفض بمحاذاة الارض تقريبا بحيث لا ترتفع الطائرات اكثر من ١٠٠ قدم عن الارض لكي لا تكتشف من قبل رادارات «العدو» والمهم ان يحافظ الطيارون على صمت لاسلكي مهما كانت الظروف.

وحتى لو اصيب طيار في الطريق، واضطر الى مغادرة الطائرة فيجب عليه ان لا ينتهك هذا الامر والمحافظة على صمت لاسلكي حتى تصل الموجة الاولى من الطائرات الى مطارات العدو.

في الساعة ١٤ر٧ صباحا اقلعت الطائرات الاولى متجهة الى طريقها، وكانت طائرات من طراز اوراغان ووجهتها بير قفقفا في سيناء، وبعد ذلك بدقيقة اي في الساعة ١٥ر٧ صباحا بدأت في الاقلاع تشكيلات طائرات الميراج من قاعدة رمات دافيد في الشمال، وكانت وجهتها «فايد» «وابو صوير» وراء قناة السويس وفي

الساعة ١٦ر٧ صباحا اقلعت طائرات اوراغان اخرى الى بير تمدا في سيناء، وبعد ذلك بدقيقة واحدة اقلعت طائرات من طراز فيتور من مطار عكرون وكان عليها الوصول الى مطار القاهرة، واقلعت تشكيلات اخرى الى ابعد مطار مصري هوجم في الموجة الاولى، وهو مطار بني سويف، وهكذا استمر اقلاع الطائرات الاسرائيلية دقيقة اثر دقيقة، واقلعت من حتسور فقط خلال الساعة ١٤ر٧ و١٥ر٨ صباحا ٧٧ طائرة تشكل ٢١ تشكيلا، واقلعت الطائرات بمعدل ٤٨ ثانية لكل طائرة وعندما اقلعت اخر الطائرات كانت قد عادت الطائرات المهاجمة الاولى، وبهذا انتهت فترة التأهب في سلاح الجو الاسرائيلي التي استمرت ثلاثة اسابيع وبدأت حرب حزيران.

استعداد العرب

ما كان على العرب ان يفاجأوا من ضربة سلاح الجو الاسرائيلي، فبعد الخطوات العدوانية التي اتخذوها ضد اسرائيل وبعد تجنيد القوات الاحتياطية للجيش الاسرائيلي كان عليهم ان يدركوا بأن كل شيء قد يحدث وان اسرائيل قد ترد اذا استمرت التهديدات، وفعلا اعتاد المصريون يوميا ومنذ ساعات الصباح الاولى على ايفاد طائراتهم للتحليق فوق قواعدهم الجوية، في سيناء وبالقرب من قناة السويس، واحيانا كانوا يقيمون مظلة جوية فوق المطارات وضواحيها ويستبدلون الطائرات بين فترة واخرى، وكانت محطات الرادار بما فيها خمس محطات في سيناء و٣ بالقرب من القناة، في حالة عمل دائم، وكانت ٢٠ بطارية من اصل ٢٧ بطارية صواريخ ارض ـ جو من طراز س أ ٢ في حالة استعداد، واحيانا كان الاستعداد يؤدي الى خلق حالة من العصبية في سلاح الجو المصري مثلما حدث بتاريخ ٢٣ ايار ١٩٦٧، عندما اطلق المصريون في منطقة الدلتا ستة صواريخ ارض ـ جو باتجاه اهداف مجهولة.

لقد ادرك المصريون بأن حربا سوف تنشب وطلبوا من السوفييت الاسراع بتزويدهم بالوقود النفاث وبالمدافع المضادة للطائرات عيار ٢٣ملم.

لقد كان السوريون ايضا في حالة تأهب وطلبوا من السوفييت التعجيل بتزويدهم بالقنابل وارسال خبراء لصواريخ جو ـ جو.

ودخـل الاردنيـون والعـراقيـون ايضـا الى وضع من التأهب الجوي، ونقل سلاح الجـو العراقي الى مطار «اتش٣» سربا من طائرات هوكر هنتر، وقبل نشوب الحرب بيوم واحد ارسل العراقيون الى هذا المطار سربا من طائرات ميج ٢١.

لقـد حاولت اسلحـة الجـو العـربية تحقيق التعاون فيما بينها قبل الحرب ولكنهـا لم تحقق نجـاحـا في هذا المضمار، وطلب السوريون من المصريين تزويدهم باطارات لطائرات ميج ٢١، ولكن مصر لم تبد حماسا لمساعدة دمشق.

وقـام العـراقيـون بعمليـة خداع اخرى عندما طلب المصريون منهم مرابطة طائـرات في بلادهم وقـد وعـد العراق بذلك ولكنه لم يسارع الى استدعاء الطيارين العراقيين الذين يتدربون في الاتحاد السوفياتي لكي لا ينفذ وعده لمصر.

وقـد برزت هذه النيـة ايضـا في الرحـلات الجـويـة لاغـراض التصـويـر والاستـطلاع في اجواء اسرائيل خلال فترة الترقب التي سبقت الحرب، وفي احدى المـرات تسللت طائـرات سورية الى الجليل وتسللت طائرات مصرية سبع مرات الى النقب، خلال الفترة ما بين ٢٩ ايار و٤ حزيران ١٩٦٧.

وكانت خمس عمليات تسلل الى عمق ضئيل وعمليتان الى عمق اكبر، بتاريخ ١٧ ايـار تسللت طائـرتا ميج ٢١ مصريتين من اتجاه الاردن الى ديمونا وعادتا الى سينـاء في منـطقة نيتسانا، وكانت هناك عملية تسلل جريئة اخرى لطائرة ميج ٢١ مصرية بتاريخ ٢٦ ايار، وتمت هي الاخرى في اجواء النقب الغربي فوق ديمونا ونيتسانا.

لقد تبين من الوثائق التي استولى عليها الجيش الاسرائيلي بعد الحرب، بأن الاستعـداد المصري لم يكن دفـاعيا، واتضح من الوثائق بأن سلاح الجو المصري وضع خطتين هجوميتين ضد اسرائيل، الاولى اطلق عليها اسم «فهد» وحددت فيها اهـداف ستهـاجمهـا ٨٠ طائـرة مصريـة، وتشتمل على مطارات ومحطات رادار في جنوب اسرائيل وحتى بيتح تكفا، والخطة الثانية اطلق عليها اسم «اسد» واشتملت على هجوم جوي ضد منطقة ايلات وضواحيها.

وكـان مقررا ضمن هذه الخطة ان تشترك في الهجوم ٥٥ طائرة مصرية كما عثـر الجيش الاسرائيـلي على وثـائق مصرية اخرى من بينها وثيقة تضمن الوسيلة التي تتلقى فيهـا مصر ضربة محتملة لسلاح الجو المصري، واطلق على تلك الخطة

اسم «راجي» وكشفت هذه الخطة مدى جهل الاستخبارات المصرية لقوة سلاح الجو الاسرائيلية ومقدرته.

وجاء في الخطة انه اذا فاجأ الاسرائيليون مصر بضربة جوية فانهم لن يستطيعوا تدمير اكثر من ٢٠٪ من الطائرات المصرية.

خطة « موكيد »

لقد كانت حرب حزيران اكثر الحروب التي خطط لها سلاح الجو الاسرائيلي وتم فيها تخطيط الهجوم الجوي، وبالدقيقة والثانية.

ووضعت مخططاته بعناية بالغة واطلق على الهجوم اسم «موكيد».

ان هذه الخطة لم توضع عشية حرب حزيران بل قبل ذلك بسنوات ففي سنوات الخمسين فكروا وخططوا وتحدثوا في سلاح الجو الاسرائيلي حول خطة تتم فيها مفاجأة اسلحة الجو العربية وهي في مطاراتها، وفي عام ١٩٦٣ بدأت خطة «موكيد» في التبلور واشتملت في البداية على امكانيات مختلفة ابتداء من مهاجمة جميع قوات «العدو»، وحتى امكانية مواجهة دولة عربية واحدة مثلما حدث في حرب سيناء ١٩٥٦.

لقد عدلت الخطة مرارا حسب المهام المتغيرة والقوى التي اضيفت الى سلاح الجو الاسرائيلي، واهم من ذلك فقد تدرب الطيارون حسب هذه الخطة وكل منهم ـ بما في ذلك رجال الخدمة الاحتياطية ـ كان يعلم بالاهداف التي يتوجب عليه مهاجمتها في اراضي العدو، حتى لو ايقظوه من نوم عميق، وعندما ادخلت تعديلات على الخطة، علم الطيارون بهذه التعديلات، عشية حرب حزيران. تم تحديد المهام في خطة «موكيد» وهي شل حركة اسلحة الجو العربية وذلك بضرب مدرجات مطاراتها وتدمير الطائرات وهي جاثمة على الارض، مع حماية اجواء «الدولة» وتنفيذ سائر مهمات السلاح حسب تطورات الحرب، اي بعبارة اخرى: تحقيق تفوق جوي والاشتراك في المعارك البرية.

لقد تقرر في البداية ان تشترك في الموجة الاولى من الهجوم حوالي ١٦٠ طائرة بينما تقوم ٨ـ١٢ طائرة ميراج بالتحليق في نفس الوقت في اجواء اسرائيل لحمايتها وفي الواقع نجح سلاح الجو في دفع عدد اكبر من الطائرات للهجوم في الموجة الاولى وجاء في الخطة ان الاولوية ستمنح لتدمير قاذفات اسلحة الجو

العـربيـة وضرب المـطارات التي تستـطيـع طائـرات العدو الاقلاع منها لمهاجمة اسرائيـل في رحلة مبـاشرة، اي ان التـركيـز قد وضع على تدمير الطائرات وهي في مطارات سيناء ومنطقة القناة وفي الاردن وسوريا ايضا، وكانت تقديرات المخططين بأن سلاح الجـو الاسرائيـلي وصـل الى مستـوى يمكنه من النجاح في هذه المهمة المعقـدة، وان الهجـوم سيسفر عن تدمير ٨٠٪ من طائرات العدو وهي جاثمة على الارض، وقـد مددت الفتـرة الزمنيـة لتنفيـذ هذه المهمة المعقدة بفترة تتراوح بين ٦ـ٨ ساعـات، ولم يؤمن الكثـيرون بهـذه التقـديـرات، واعتقد كثيرون في القوات البـريـة بأن هذه تقـديـرات مغرقة في التفاؤل، وفي الواقع كان التنفيذ تاما وبفترة زمنيـة أقـل وبـأقـل قدر من الخسـائر لقواتنا التي قدرت في البداية بحوالي ٢٥٪ ولكنها كانت اقل من ذلك.

دوائـــر المـــدى

لقـد كانت المفاجأة اهم شرط من شروط نجاح خطة «موكيد» ولتحقيق هذه ـ المفـاجـأة كان من الضروري التخـطيط لمهاجمة معظم المطارات في آن واحد، وذلك بهـدف منـع طائـرات من الفـرار من مطار الى آخـر بين موجـات الهجوم المختلفة ومعنى ذلك تخصيص طائـرات هجـوميـة لكل مطار من المطارات في نفس اللحظة، وهـذا يتـطلب وجـود طيـارين بمستوى مهني وحربي رفيع لتكون هجماتهم دقيقة ونسبة الخطأ ضئيلة جدا.

لم يكن من السهـل تخصيص الطائـرات لتنفيذ المهام، لان بعض الطائرات كانت قديمـة ومحـدودة المـدى، فطائـرة الميستر مثلا كانت قادرة على الوصول الى مدى اقصى يبلغ ٣٩٦كم، والى مدى ادنى (حسب كميـة الذخـيرة والوقـود وعلو الطيران وسرعتـه) يبلغ ١٠٨كم، ولهـذا تقـررت اربع دوائر مدى في خطة «موكيد» واقصر هذه الدوائـر خصصت لطائرات من طراز اوراغان وميستر، والدائرة الثانية خصصت لطائـرات سوبـر ميستـر وخصصت الدائرة الثالثة لطائرات ميراج التي تستطيع الوصول الى مطارات مثل مطار الغردقة في مصر ومطار اتش ٣ في العراق، وخصصت لطائـرات فيتـور دائـرة المـدى الرابعة الابعد مسافة مثل الوصول الى مطارات الاقصر وراس بنـاس، وجـاء في الخـطة ايضـا الامتنـاع عن استخـدام طائـرات اوراغـان قديمـة في مهاجمة مطارات ترابط فيها طائرات ميج ٢١ حتى لو

كانت هذه المطارات ضمن دائرة المدى الاولى.

لقد واجه سلاح الجو الاسرائيلي مشكلتين حساستين وحيويتين، الاولى: هل ستتم مهاجمة اسلحة الجو المصرية والسورية والاردنية في آن واحد بغض النظر عن الهجوم البري ام اختيار اسلوب آخر؟؟ والثانية: متعلقة بتحديد ساعة الصفر بالتنسيق مع القوات البرية.

بعد دراسات عديدة تقرر القيام بمجازفة مدروسة والتركيز في الموجة الهجومية الاولى على سلاح الجو المصري فقط، وكان استخدام كل القوة المتوفرة لتوجيه هذه الضربة لاخراج سلاح الجو المصري الذي يعتبر اكبر واقوى اسلحة الجو العربية من المعركة، وتقرر لهذا الهدف تخصيص ٤ طائرات ميراج فقط للدفاع عن اجواء «الدولة» في الساعة الاولى من الحرب، في الوقت الذي ستنفذ فيه الموجة الاولى من العمليات في مصر.

لقد كان الاعتقاد السائد آنذاك ـ واتضح بأنه كان صحيحا ـ بأن السوريين والاردنيين سيتأخرون في الرد الى ان تعود الطائرات الاسرائيلية من هجومها الاول على مصر، وتقرر تخصيص معظم الطائرات للهجوم الاول على مصر، بهدف ضرب ٩ مطارات معا وفي آن واحد، واعتقدت هيئة اركان الجيش الاسرائيلي بأن هذه خطة جريئة للغاية، ووجهت ضغوط الى سلاح الجو لكي تخصص للهجوم في وقت واحد طائرات ايضا ضد اسلحة الجو الاردنية والسورية، ولكن قائد سلاح الجو العميد مردخاي هود اصر على تنفيذ خطته، وفي نهاية الامر صودق على خطة موكيد مع بعض التحفظات والمخاوف.

ساعة الصفر

لقد سادت الحيرة القيادة الاسرائيلية حول تحديد ساعة الصفر، وكانت القوات البرية تميل الى بدء الهجوم مع بزوغ الفجر، وكان تحديد ساعة الصفر بالنسبة لسلاح الجو موضوع جدل استغرق سنوات، وفي النهاية تحددت ساعة الصفر في الساعة ٧ر٤٥ صباحا قبل بدء الحرب بيومين، وكانت المبررات مختلفة واحتل عنصر المفاجأة مركز الصدارة.

لقد علمت اسرائيل من انباء استخبارية ان المصريين يبدون يقظة خاصة ـ كما هو متبع في جيوش عديدة ـ في ساعات الصباح الاولى، وان سلاح الجو

المصري اعتاد على اعلان حالة من التأهب في ساعات الصباح حتى الساعة السابعة صباحا.

لقد اختيرت الساعة ٧٫٤٥ لان النشاطات العسكرية اليومية تبدأ في مصر في الساعة الثامنة، وكان الاعتقاد بأن معظم القادة يكونون في الساعة ٧٫٤٥ في طريقهم الى قواعدهم ومكاتبهم، ويكون الطيارون المصريون في قاعات الطعام لتناول طعام الفطور، او في الاستعدادات الاخيرة في غرفهم، او في الحمامات، وكانت هناك اعتبارات اخرى لتحديد ساعة الصفر في الساعة ٧٫٤٥، وهي ان هذه الساعة ليست مبكرة، فمن شأنها ان تعطي الطيارين الاسرائيليين قسطا اكبر من النوم استعدادا ليوم حافل بالعمل، وان بدء العمليات في ساعة مبكرة كان سيتطلب ايقاظ الطيارين في منتصف الليل، كما كانت هناك اعتبارات تتعلق بحالة الطقس.

لقد كانت الاستخبارات الاسرائيلية تعلم بأن الضباب يسود مناطق مختلفة في مصر في ساعات الصباح الاولى ويعرقل مدى الرؤية الواضحة، وفي الساعة ٧٫٤٥ تكون الشمس قد اشرقت وبددت معظم الضباب.

في نفس الوقت تحددت نهائيا خطوط الطيران التي ستستخدمها الطائرات الاسرائيلية وهي متجهة الى الاهداف المحددة لها.

وتقرر ان تتجه الطائرات التي ستهاجم المطارات ومحطات الرادار في سيناء عبر اجواء النقب، اما سائر الطائرات فتقرر ان تتجه من فوق البحر المتوسط بينما تتجه الطائرات الى الغردقة والاقصر وراس بناس عبر اجواء البحر الاحمر.

لقد كانت اهم نقطة في الخطة هي الساعة المحددة التي ستصل فيها الطائرات الاسرائيلية الى اهدافها، ففي الساعة ٧٫٤٥ كان على الطائرات البدء بهجوم في آن واحد على مطارات العريش وبير قفقفا وبير تمدا وكبريت وفايد وابو صوير، وبعد ذلك بخمس دقائق ستهاجم طائرات اخرى مطارات في انشاص والقاهرة غربا، والعودة الى مهاجمة بير تمدا وفي الساعة ٧٫٥٥ ستعاود الطائرات مهاجمة العريش وبير قفقفا، وكبريت وفايد وابو صوير، وفي الساعة الثامنة تماما ستصل تشكيلات الطائرات الاخرى لمهاجمة مطارات بير تمدا وانشاص والقاهرة غربا، وفي الساعة ٨٫١٠ ستنتهي الجولة الاولى عندما تصل التشكيلات الاولى الى مطار بني سويف.

نسبــة القــوى

لقــد كانت نسبــة القوى العددية في هذه الحرب ايضا تميل لصالح العرب، حتى في مجـال المقــارنة بين سلاحي الجو الاسرائيلي والمصري، ولكن في أي مجال آخــر كالمستــوى المهني والمقــدرة الحربية فقد كانت اسرائيل تمتلك تفوقا واضحا، وقــد برز ذلك خصيصا في المقدرة الاستخبارية، حيث اهتمت الاستخبارات الجوية الاسرائيليــة بتــزويــد الاسراب بتفــاصيل وافية عن اسلحة الجو العربية والاجهزة المختلفــة وتــزويدها بهذه التفاصيل باستمرار، وكانت اسرائيل تعلم تفاصيل دقيقة حول المــطارات والمعسكــرات والمــدرجــات ومكان وجود الطائرات والمدافع المضادة للطائــرات والصــواريــخ، ومــرة كل اسبوعين كانت تجري اختبارات للطيارين حول اهداف العدو.

لقــد كانت الطواقم الارضيــة التــابعــة لسلاح الجو الاسرائيلي على مستوى مهني رفيــع وهي افضل من الطواقم التابعة لسلاح الجو المصري، فعلى الرغم من سهـولة صيــانــة الطائرات الروسية التي بحوزة العرب، فقد كانت نسبة الطائرات الصــالحــة للعمــل في مصر ٨٠٪ بينما كانت نسبة الطائرات الصالحة للعمل لدى سلاح الجــو الاسرائيــلي ٩٣٪ وكذلك اجهزة المراقبة الاسرائيلية فقد عملت بشكل افضــل من اجهــزة المــراقبــة المصريــة، وكــان مستوى الاستعداد في سلاح الجو الاسرائيلي اعلى من مستوى استعداد اسلحة الجو العربية.

لقــد كان سلاح الجو الاسرائيلي قادرا في اوقات السلم على دفع طائرات الى الجــو خلال دقــائق معــدودة بينما في اوقات الحرب تقلصت هذه الفترة كثيراً، اما سلاح الجــو المصري فكــان يستــطيــع دفع طائراته الى الجو في حالات الطوارىء خلال، خمس دقــائــق، وفي حالات الســلم خلال ٨ دقــائق، بينمــا سلاح الجــو السوري كان بحاجة الى ١٤ دقيقة لارسال طائراته الى الجو في اوقات السلم.

لقــد كان واضحــا بأن سلاح الجو الاسرائيلي يستطيع القيام بطلعات جوية اكثــر من اسلحــة الجــو الاخــرى، وكــان الاعتقــاد السائد بأن كل طائرة ستقوم بخمس طلعات جوية يوميا، بينما العرب لا يستطيعون استخدام الطائرة بأكثر من ٤ طلعات جوية يوميا.

على الرغم من الفجــوة النــوعيــة (كــان سلاح الجو الاسرائيلي يمتلك عددا

كبيرا من طائرات اوراغان التي مضى على صنعها ١٤ عاما) فقد كان واضحا بأن مستوى الطيارين الاسرائيليين كان اعلى من مستوى الطيارين العرب، وقد جاء ذلك بسبب التدريبات الهجومية والمعارك الجوية العديدة التي اشترك فيها طيارو سلاح الجو الاسرائيلي، وبسبب القدرة الذاتية والحربية للطيارين انفسهم.

وقد لمس هذا التفوق في اربع معارك جوية وقعت خلال الفترة ما بين ١٩٦٤ ـ ١٩٦٥ بين طائرات ميراج اسرائيلية وميج عربية، وعلى الرغم من عدم اسقاط اية طائرة ميج في تلك المعارك فقد كان واضحا ان مستوى الطيارين الاسرائيليين افضل، وكان خير دليل على ذلك، المعركة الجوية الكبرى التي جرت في ٧ نيسان في هضبة الجولان حيث اسقطت فيها ست طائرات سورية من طراز ميج.

لقد كانت اسلحة الجو العربية متفوقة على سلاح الجو الاسرائيلي من حيث العدد والعدة، ابتداء من بطاريات الاسلحة المضادة للطائرات وانتهاء بالطائرات الحربية، وبينما كان سلاح الجو الاسرائيلي يمتلك ٥٥ بطارية مدافع مضادة للطائرات (معظمها من عيار ٢٠ـ٣٠ ملم وثلاث بطاريات عيار ٤٠ملم فقد كانت مصر وحدها تمتلك ١٠٠ بطارية مدافع مضادة للطائرات.

لقد كان سلاح الجو الاسرائيلي يمتلك اربع بطاريات صواريخ هوك ابتاعها في عام ١٩٦٢، بينما كانت مصر تمتلك في عام ١٩٦٧/ ٢٧ بطارية صواريخ مضادة للطائرات.

لقد برزت الفجوة على وجه الخصوص في عدد المطارات فبينما كانت لسلاح الجو الاسرائيلي خمسة مطارات فقد كان بحوزة مصر ١١ مطارا، (تضم ١١ مدرجا رئيسا و٢٥ مدرجا آخر) وبحوزة سوريا ستة مطارات وبحوزة الاردن مطاران، (أيضا اربعة مدرجات رئيسة ومدرجان آخران) بينما استخدم العراق مطارا واحد ضد اسرائيل (يضم مدرجا رئيسا وآخر فرعيا).

لقد كانت قوة سلاح الجو الاسرائيلي تتألف من ٢١٠ طائرات من انواع مختلفة مقاتلة وقاذفة، و٤٥ طائرة من طراز فوغا ماجستير، وحوالي ٥٠ طائرة نقل مختلفة، وحوالي ٤٥ طائرة هيلوكبتر مختلفة، و٧٠ طائرة اخرى من انواع مختلفة. اي ان مجموع الطائرات الاسرائيلية بلغ آنذاك حوالي ٤٢٠ طائرة مختلفة.

اما اسلحة الجو العربية فقد كانت تضم ٨٢٦ طائرة (باستثناء الطائرات الخفيفة) وكانت تضم ٩٨٠ طيارا. ومن الناحية العملية وبما ان العراق ولبنان لم

تضعا قواتهما الجوية في المعركة، فقد كان حجم القوى العملي لاسلحة الجو العربية يتألف من ٦٨٢ طائرة من بينها ٤١٤ طائرة مقاتلة قاذفة. وعدد الطيارين ٨٨٠ طيارا، من بينهم ٥٦٠ طيارا لطائرات مقاتلة قاذفة.

لقد كانت اسلحة الجو العربية تضم انواع الطائرات التالية:ـ ١٧٨ طائرة ميج ٢١ من بينها ١٠٢ طائرة بحوزة مصر و٦٠ طائرة بحوزة سوريا و٣٢ طائرة بحوزة العراق. وكان لدى مصر ٢٨ طائرة ميج ١٩ و٩٦ طائرة ميج ١٧ ولدى سوريا ٣٥ طائرة ميج ١٧. وكانت مصر تمتلك ١٦ طائرة من طراز سوخوي. اما اسلحة الجو الاردنية والعراقية واللبنانية فكانت تضم طائرات هنتر من بينها ٤٨ طائرة بحوزة الاردن و٣١ طائرة بحوزة العراق.

الموجة الاولى

لقد قال الطيار عوديد ماروم «لقد شعرنا وكأن الشعب الاسرائيلي يربض على اكتافنا».

لقد كان هذا هو الشعور السائد لدى كثير من الطيارين عندما بدأت طائراتهم في الاقلاع. وان من يتصفح سجلات الاسراب سيجد عبارات مؤثرة سجلها الطيارون قبل انطلاقهم او بعد عودتهم.

لقد كانت الموجة الاولى تتمتع بحظ وافر من النجاح لانها كانت تتمتع بعنصر المفاجأة، وكان العبء الاكبر ملقى على قادة الاسراب الذين وجهوا الطيارين نحو الاهداف. ووجد قادة الاسراب صعوبة كبيرة في عملهم، لان الطائرات حلقت على ارتفاع منخفض وفوق اراض صحراوية.

عندما دخلت الطائرات الى دلتا مصر لم تسهل مهمة التوجيه لان قرى الدلتا كانت تشبه بعضها البعض، وواجهت الموجة الاولى من الطائرات صعوبة بسبب الصمت اللاسلكي الذي فرض على العملية. وكان محظورا على الطيارين التحدث مع بعضهم البعض حتى عندما استعدوا فوق المدرجات للاقلاع. وكان كل واحد منهم مغلق مع نفسه. واستمر التوتر مسيطرا ايضا على موقع القيادة العليا للجيش الاسرائيلي، وكان الجميع ينتظرون بهدوء عودة الموجة الاولى البالغة الاهمية.

لقد التزم مردخاي هود قائد سلاح الجو جانب الصمت. وكان يكثر من

شرب المـاء. وكـان يقف الى جانبه عيزر وايزمن القائد السابق لسلاح الجو والذي شغـل آنـذاك منصب رئيس شعبة العمليات والاركان. واسحق رابين رئيس اركان الجيش الاسرائيلي.

الحـرب الالكترونية

لقـد كان هدف المـوجة الاولى واضحا وهو: ضرب المطارات وتدمير الطائرات الرابضــة فيهـا وتـدمـير مدرجاتها وعدم الانشغال بأي هدف آخر، والامتناع عن مهاجمة اهداف اخرى، والتركيز فقط على طائرات العدو ومطاراته. وحتى لو اطلقت عليهـا صواريخ او اسلحة مضادة للطائرات يجب الامتناع قدر الامكان عن بعثرة الوقت في مهـاجمــة بطاريـات الصـواريـخ والمـدافع مهما كانت خطيرة. وكان هذا اسلوبـا يختلف عن الاسلوب المتبـع لدى اسلحــة جويـة اخـرى حيث تقـوم تلك الاسلحـة عادة بازالة خطر الصـواريـخ والمدافع وبعدها تقوم بحرية اكبر بمعالجة الهدف ذاته.

للتسهيـل على المـوجـة الاولى ولتضليـل العـدو فقـد تقرر بأنه عند اقتراب الطائرات من الاهداف يجري تشويش اجهزة رادار واتصال المصريين.

لقد اولى سلاح الجو الاسرائيلي اهمية بالغة للحرب الالكترونية. ولكي يحقق عنصر المفـاجأة منح الحرب الالكترونية اولوية بالغة الاهمية. وكانت الاستخبارات الاسرائيليـة قد تعـرفت قبـل الحـرب على مواقـع رادار «العـدو» ومواقع السيطرة ومـراكـز الاتصــال وشبكـات الارســال المختلفة. وبالطبع تعرفت ايضا على مواقع بطاريـات الصـواريـخ والمـدافـع المضـادة للطائـرات. والان فقد عمد السلاح الى تشويش وابطال مفعول اجهزة الرادار المصرية.

لقـد كان وقت الطيـارين المشتـركين في الموجة الاولى محدودا جدا. ولم يكن مرغـوبـا به ان يتعـرضـوا فترة طويلة لنيران العدو. وكان عليهم ان ينهوا الهجوم بسرعة لتمكين الاسراب الاخرى من القيام بمهامها.

لقـد خصصت لكـل سرب من الطائـرات فترة زمنية تتراوح بين ٥ـ٧ دقائق للتحليق فوق الهـدف وتنفيـذ المهمة. وكان عليها في البداية القيام بالقصف. وبعد ذلك القيـام بالتحليق والاغـارة ثلاث مرات لضرب الطائـرات والاهـداف الاخـرى المحددة لها بالمدفعية.

لقد اعطيت اهمية خاصة لانواع الاسلحة التي حملتها ألطائرات. فقد حملت هذه الطائرات قنابل باحجام مختلفة ابتداء من ٥٠كغم وهي اصغر القنابل المخصصة لطائرات فوغا، وقنابل وزن ١٠٠، ٢٠٠، ٤٠٠ كغم وانتهاء بقنابل زنتها نصف طن.

لقد القيت القنابل الاولى على مدرجات مطارات كبريت وهي قنابل اسرائيلية الصنع خاصة لتدمير المدرجات والمطار الوحيد الذي لم تلق عليه قنابل كهذه، هو مطار العريش الذي تقرر عدم تدميره لكي يستخدمه الجيش الاسرائيلي فور وصول قوات الدروع الاسرائيلية اليه.

لقد اصيبت خمس طائرات ميج ٢١ وهي على مدرجات مطار بير قفقفا وحاولت احدى الطائرات الاقلاع ولكنها اصيبت واشتعلت فيها النار على طرف المدرج ونجحت طائرة واحدة فقط في المناورة وفرت الى ما وراء قناة السويس، لقد فقد سلاح الجو الاسرائيلي في بير قفقفا، طائرتين من بينها طائرة اوراغان بقيادة النقيب دافيد يريف وتحطمت هذه الطائرة وقتل طيارها، وبعد ذلك قتل في نفس المنطقة الملازم الاول عميرام مانور عندما تحطمت طائرته من طراز سوبر ميستر، وكان مانور قد عاد من هجوم ناجح على مطار كبريت وعند وصوله الى بير قفقفا اشتبك مع طائرات ميج ٢١ هجوم ولكن الوقود نفذ من الطائرة وتحطمت على الارض.

ووقع حادث مشابه في سيناء بالقرب من روماني، وكانت الطائرة من طراز سوبر ميستر ايضا، فقد كان قائدها النقيب الكسندر عرمون قائدا لاحدى الاسراب وتحطمت طائرته في اشتباك مع طائرات مصرية من طراز ميج ٢١.

في مطار انشاص كان الضباب لا يزال يغطي المنطقة، وقد اخطأ احد الاسراب ولم يصل الى المطار بسبب الضباب، ومع ذلك فقد كانت بعض طائرات الميج ترابط فيه ودمرت جميعها، وفوق مطار انشاص فقد سلاح الجو الاسرائيلي الطيار الرابع في الموجة الاولى، ففي الساعة ٨٫٠٠ تقريبا اصيبت احدى طائرات سوبر ميتسر بنيران الاسلحة المضادة للطائرات وقتل قائدها الملازم الاول دان انجل واصابت العيارات القنابل الموجودة تحت الطائرة وانفجرت جميعها.

لقد وقع خطأ ملاحي آخر في الموجة الاولى: فقد وصل تشكيل من طائرات

سوبر ميستر الى مطار القاهرة الدولي الذي لم يكن ضمن الاهداف التي ستهاجم في الدفعة الاولى، واكتشف الطيارون الاسرائيليون وجود طائرات مقاتلة بين طائرات الركاب المدنية واغاروا على المطار بدون ان يعلموا انهم اخطأوا في الهدف واسقطوا هناك ٨ قنابل تزن كل واحدة ٢٥٠كغم.

اما مطار القاهرة غربا فقد تعرض بالمقابل لهجمات كثيرة، وكان سبب ذلك هو وجود ١٥ قاذفة من طراز «توبولوف ١٦» هناك، وبعض هذه الطائرات تمكن من الافلات والوصول الى مصر العليا، ولكن الطائرات الباقية دمرت في مطار القاهرة غربا.

في هذه المنطقة اطلق المصريون على الطائرات الاسرائيلية اول دفعة من صواريخ ارض ـ جو من طراز «س.أ.٢» وكان بعض الصواريخ قد اطلق نحو طائرات سلاح الجو الاسرائيلي من البطاريات الموجودة في منطقة ابو صوير.

لقد تلقى مطار ابو صوير اقوى الهجمات في الموجة الاولى واشتركت في الهجوم عليه ٢٧ طائرة وحمل تشكيلان من هذه الطائرات قنابل لتدمير المدرجات، وبلغ مجموع القنابل التي القيت في الموجة الاولى على مطار ابو صوير ١٠٢ قنبلة، وهناك واجه الطيارون الاسرائيليون اعنف مقاومة من الطيارين المصريين الذين اقلعوا وهبطوا اثناء مهاجمة القاعدة، وهناك اسقطت في الساعة ٨٫٤٠ صباحا احدى الطائرات الاسرائيلية، وكانت من طراز فيتور بقيادة الملازم الاول دان مانور، وقد اسقطت هذه الطائرة في معركة جوية، ونجح دان مانور في الهبوط بالمظلة من طائرته المشتعلة ووقع في الاسر، لقد استمرت مضايقة الطائرات المصرية للطائرات الاسرائيلية الى ان ارسلت الى المنطقة طائرات ميراج حيث اسقطت ثلاث طائرات ميج مصرية وبعد ذلك امتنع الطيارون المصريون عن التعرض للطائرات الاسرائيلية المهاجمة.

لقد قتل طيار اسرائيلي خامس في الموجة الاولى وكان يدعى النقيب مردخاي بنتو ويقود طائرة من طراز اوراغان واصيبت الطائرة فوق مطار فايد بعد قيامها بقصف المدرجات.

لقد اصيبت طائرات اسرائيلية اخرى ولكنها نجحت في العودة الى قواعدها من بينها طائرة الرائد اهارون شافيت التي اصيبت اصابة خطيرة وبدأ ذيلها في الاشتعال وتمكن شافيت بصعوبة من الوصول من انشاص الى اقرب قاعدة

اسرائيليـة وهبط هبوطا اضطراريا وبعد يوم واحد اعيدت الطائرة الى العمل بفضل الجهد الذي بذله افراد الطواقم الارضية.

لقـد فقـد المصريـون ٩ طائـرات في المعـارك الجوية التي دارت اثناء هجوم المـوجة الاولى من الطائرات الاسرائيلية، وكان الطيارون المصريون يتمتعون بتفوق هام وهـو انهم علمـوا بأنه في حالة اسقاط طائراتهم فانهم يستطيعون الهبوط فوق الاراضي المصريـة وذلك بعكس الطيارين الاسرائيليين الذين هاجموا قواعد «العدو» على الرغم من ثقتهم بالجهـد الذي سيبـذل في سبيل انقاذهم من الاراضي المصرية في حالة سقـوط طائـراتهم وكـان هنـاك سرب من طائـرات الهليكـوبتـر من طراز «س ٥٨» يقف على اهبـة الاستعـداد لانقاذ الطيارين الاسرائيليين الذين يهبطون وراء خطوط «العدو».

لقـد اصيب الرائـد يوحنان شاحار وهو قائد سرب، من قبل طائرة ميج ٢١، واضـطر الى مغـادرة طائـرتـه بالقرب من البحيرات المرة، ولكن طائرات الهليكوبتر الاسرائيليـة تمكنت من انقـاذه في الظلام، ولم يكن شاحار يعلم ان شقيقه الطيار قد اصيبت طائرته وقتل في نفس ذلك اليوم اثناء هجومه على مطار دمشق.

لم يبتسم الحـظ لطيـار آخر يدعى النقيب مردخاي لافون، ويقود طائرة من طراز اوراغان، فقد اسقط طائرة ميج ١٧، ولسوء حظه اصاب كرسي النجاة التابع لطائـرة الميـج طائـرة الاوراغـان والحق به ضررا، وقرر لافون العودة الى قاعدته، وعنـد وصوله الى غزة اصيب بنيران مضادة للطائرات واضطر الى الهبوط في المظلة وفشلت جميع الجهود لانقاذه ووقع في الاسر.

لقـد بدأت نتـائج هجوم الموجة الاولى، الذي كان قصيرا للغاية، في الوصول الى موقـع القيـادة العليـا للجيش الاسرائيـلي بينمـا كان الطيارون في طريقهم الى اسرائيـل وفي حوالي الساعة التاسعة صباحا كان واضحا بأن الموجة الاولى حققت نجـاحـا هائـلا اكبـر مما كان متوقعا من قبل، واتضح بأن الطائرات دمرت حوالي نصف طائرات سلاح الجو المصري اي ٢٠٤ طائرات، وكان انجازا كبيرا اشتركت فيه ٩٥ طائرة اسرائيلية وحققت هذا العمل في ساعة الصفر تماما.

من بين الطائـرات التي دمـرت كانت معـظم قاذفـات سلاح الجـو المصري وجميـع الطائـرات التي رابطت في سيناء تقريبا، وقد شلت تماما مطارات المصريين في سيناء والحقت اضرار كبيرة بمطارات فايد وكبريت وانشاص، كما اصيبت ابراج

المراقبة وخزانات الوقود وبعض محطات الرادار الموجودة بالقرب من مطارات سيناء، وبدأ المصريون في تهريب بعض طائراتهم التي نجت الى مطارات في مصر العليا، ولم يعلموا بأن طائرات سلاح الجو الاسرائيلي سوف تصل الى هناك ايضا.

ان النجاح الكبير الذي حققته الموجة الاولى قد مكن سلاح الجو الاسرائيلي من تخصيص طائرات لمهاجمة القوات الارضية المصرية في اليوم الاول من الحرب.

وكانت خسائر سلاح الجو الاسرائيلي في الموجة الاولى، مقتل خمسة طيارين ووقوع طيارين في الاسر، واصابة ثلاثة طيارين بجراح، وفقد سلاح الجو الاسرائيلي في هجوم الموجة الاولى ٨ طائرات مختلفة من بينها اربع طائرات اسقطت في المعارك الجوية.

في الساعة ٣٤ر٩ ، صدرت الاوامر للبدء بالموجة الثانية من الهجوم.

طائرات الفوغا تهاجم

في الساعة الثامنة صباحا عندما كانت بعض الطائرات الاسرائيلية المهاجمة فوق اهدافها بدأ في شمال سيناء وقطاع غزة هجوم من نوع آخر، وهناك ادخل سلاح الجو الاسرائيلي طائرات التدريب من طراز فوغا ماجستير، الى المعركة لمساعدة القوات الارضية وسبق اتخاذ هذا القرار تردد كبير في سلاح الجو حول استخدام هذه الطائرات في المعركة.

لقد صممت طائرة فوغا ماجستير منذ البداية لتكون طائرة تدريب، وكانت مقدرتها على حمل الاسلحة محدودة، وهي الطائرة الوحيدة التي لا يوجد فيها كرسي نجاه للطيار، اي انه في حالة اصابتها لا امل للطيار في الهبوط بسلام، وفي نهاية الامر تقرر المجازفة بهدف دفع كافة الطائرات للاشتراك في الجهد الحربي.

لقد كانت طائرة فوغا التي بحوزة سلاح الجو الاسرائيلي من صنع اسرائيل وهي في الاصل طائرة نفاثة فرنسية.

في شهر تشرين الثاني ١٩٥٧ وصلت الى «اسرائيل» اول طائرة من طراز فوغا، وقبل ذلك ببضعة اشهر وقع اتفاق يقضي بقيام المصانع الجوية الاسرائيلية بتركيب هذه الطائرة في اسرائيل، وان تبدأ بصنع اجزائها، وسلمت اول طائرة فوغا من صنع اسرائيلي لسلاح الجو الاسرائيلي في شهر تموز ١٩٦٠، وسلمت لمدرسة الطيران لتحل محل طائرات هارفارد القديمة، واعجب بها المدربون والطلاب معا

وفي عام ١٩٦٤، تقرر تشكيل سرب احتياطي حربي لطائرات فوغا.

عشية حرب حزيران عندما جند رجال سلاح الجو القدماء، تجمع في هذا السرب عدد من الطيارين القدامى الذين يتمتعون بخبرة قتالية اكتسبوها في الحربين السابقتين وانضم اليهم خريجون شبان، وكان السرب يضم حوالي ٤٥ طائرة بقيادة الرائد اريه اور، وكانت المهمة التي اسندت الى السرب مساعدة القوات البرية وخاصة مساعدة الفرقة التي يقودها العميد يسرائيل فال التي ستقتحم قطاع غزة وشمال سيناء، وكانت مهمة السرب ضرب بطاريات المدفعية التي كانت ستقصف القوات الاسرائيلية.

لقد كانت طائرات فوغا ذات قدرة محدودة على حمل الاسلحة وبعد تجارب عديدة حملت هذه الطائرة في حرب حزيران ١٢ قذيفة عيار ٨٠ملم او قنبلتين صغيرتين نسبيا زنة الواحدة ٥٠كغم، بالاضافة الى ذلك زودت الطائرة برشاشين خفيفين من عيار ٣ر٠ بوصة.

في الساعة الثامنة تقريبا، اقلعت ثلاثة تشكيلات اولى من طائرات فوغا من مطار حتسريم، وكان التشكيل الاول يضم الطيارين رفائيل اليشاع ونير وافنير، ويشفيه وسابير.

وكان مقررا لهذه التشكيلات ان تهاجم كتيبة المدفعية في قطاع غزة، وقامت بالهجوم في ساعات قبل الظهر في منطقة ضيقة بما فيها منطقة العريش لضرب محطة الرادار هناك، وعندئذ قتل اول طيار في طائرة فوغا وكان ذلك في منطقة الشيخ زويد وتحطمت الطائرة التي يقودها ارنون ليبنت نتيجة اصابتها بنيران الاسلحة المضادة للطائرات.

وبعد الظهر ارسلت طائرات فوغا الى الجبهة الاردنية، وفي غضون ذلك تولت مهمة اسناد القوات في سيناء طائرات مقاتلة من انواع اخرى كانت قد عادت من مصر بعد اشتراكها في هجوم الموجة الاولى والموجة الثانية.

لقد قامت طائرات فوغا في جبهة الضفة الغربية بدور هام في صد الجيش الاردني، وقال الاردنيون ان طائرات الفوغا انقضت عليهم والحقت بهم خسائر واضرارا كثيرة.

عندما نشبت الحرب كانت ترابط في غور الاردن حوالى ١٠٠ دبابة اردنية من طراز باتون، وصدرت الاوامر لهذه الدبابات بالتقدم غرباً نحو القدس واماكن

اخـرى، وفي مرحلة متـأخـرة انضمت طائـرات اورغان وفيتور الى طائرات فوغا في مهاجمة الجيش الاردني.

وفي الساعة ١٣٠٠ اقلع التشكيل الأول من طائرات فوغا لمهاجمة الاردنيين في منـطقـة تقـع بين اريحا والمداخل الشرقية للقدس. وقال قائد السرب (الذي قتل بعـد ذلك في هضبـة الجـولان) انـه وجـد متعـة كبرى في التحليق فوق بيت لحم والخليل واريحا.

وكـان الشعـور السـائـد لدى الطيارين انهم يقاتلون هذه المرة فوق اراضي «وطنهم التاريخي».

قبـل حوالي ٢٠٠٠ عام احتـل يهوشواع بن نون اريحا، وكان الشعور لدى الطيـارين انهم سيفعلون ذلك مرة اخـرى، لقـد قامت طائرات الفوغا بدور كبير في المعـركة حول القدس، فبينما كان مظليو مردخاي غور يشقون طريقهم الى القدس اشتـركت طائـرات الفوغا في صد الجيش الاردني بمدرعاته التي كانت تسعى الى الوصول الى القدس.

وادلى عوزي نركيس قائد المنطقة الوسطى بتصريح قال فيه:

في صبيحـة اليـوم الثـاني للحـرب كانت المنطقة الممتدة بين اريحا وغربيها مغـطاة بعشرات الاليات المختلفة والمدافع والدبابات الاردنية، وكانت تلك المساهمة الهامة لسلاح الجو الاسرائيلي في تحرير القدس.

لقـد قدم طيارو الفوغا تضحيات كبيرة في هذه الحرب، ففي اليوم الاول وفي ساعات بعد الظهر عندما قامت احدى التشكيلات بمهاجمة قافلة للجيش الاردني في الخـان الاحمـر اسقطت طائرة يقودها شبتاي بن اهارون، وهبط الطيار بسلام ولكنـه وقـع في يد الجنـود الاردنيـين وقتـل، وحاولت طائرات الفوغا ساعات طويلة البحث عنه ولكن عبثا.

في اليـوم التـالي استمـر قتال طائرات الفوغا على الجبهة الاردنية، وفي هذا اليـوم ايضـا حققت هذه الطائرات الى جانب طائرات مقاتلة اخرى انجازات كبيرة على الجبهـة الاردنيـة، وفي احـدى المرات اكتشفت قافلة تموين تحمل ذخيرة وهي متجهـة نحو الخليل والقدس، وكانت القافلة مؤلفة من ٢٦ شاحنة وعند اكتشافها استدعيت طائرات الفوغا وتم احراق الشاحنات.

وفي هذا اليـوم ايضـا سقط على الجبهة الاردنية احد طياري الفوغا ويدعى دان غبعون اثناء مهاجمته بطارية مدافع هاون بالقرب من دير مار الياس.

الموجــة الثانيــة

في الساعة ۰۰ر۹، عندما لم تظهر اية بوادر تشير الى استعداد اسلحة الجو السـوريـة والاردنيـة لمهـاجمـة اسرائيل، تقرر ان توجه الموجة الثانية من الهجوم الجـوي ضد مصر، وكـانت الاصابات في صفوف الطائرات الاسرائيلية قليلة، واقل ممـا توقعتها القيادة الاسرائيلية قبل اندلاع الحرب، لقد تلقى الضباط الفنيون في الاسراب تقـاريـر حول الاصـابات بينما كانت الطائرات في الاجواء وقاموا بإعداد قطع الغيار اللازمة للطائرات قبل هبوطها في قاعدتها.

لقـد استغرقت الموجة الثانية ساعة و٤٤ دقيقة، قامت الطائرات الاسرائيلية خلالهـا بـ ١٦٤ اغـارة على المـطارات المصرية، ووجهت ١١٥ اغارة في هذه الموجة ضد المطارات المصرية واهداف اخرى مثل محطات الرادار، وخصص عدد كبير من الطائـرات للقيـام بأعمـال الدوريـة في الاجواء الاسرائيلية، واوفدت اول دفعة من الطائرات لمساعدة القوات البرية الاسرائيلية.

لقـد كان التـوجـه نحـو الاهداف سهلا في هذه المرة، ولم تكن هناك حاجة للتحليق على ارتفـاع منخفض جدا بعـد زوال عنصر المفـاجـأة، وكـان سهلا على الاسراب الامـاميـة تحديد الاهداف لان معظمها كان يتصاعد منه الدخان نتيجة هجوم الموجة الاولى.

في المـوجـة الثانية اضيفت ستة مطارات جديدة الى قائمة الاهداف التي لم تهاجم في الموجة الاولى، وفي هذه المرة هوجمت مطارات في عمق النيل وعلى شاطىء البحـر الاحمـر، هي مطارات المنصـورة وبلبيس وحلوان والمنيا والغردقة والاقصر، وفي منـطقة المنصورة اخطأت احدى التشكيلات الاسرائيلية وفشلت في العثور على هدفهـا، وكـان ذلك حادثـا نادر الوقـوع في الحرب واضطر الطيارون ازاء ذلك الى القاء قنابلهم في البحر.

وفي منطقة الاقصر البعيدة تمكنت الطائرات الاسرائيلية من تدمير ١٨ طائرة مصريـة، من بينها ٨ قاذفات من طراز تبولوف ١٦ وقاد الهجوم على الغردقة الرائد ران رونـين (بيكـر) قائـد سرب طائـرات المـيراج. وتم تدمـير ٨ طائرات جاثمة على الارض. واضـطرت الطائـرات الاسرائيليـة الى الدخول في معركة جوية مع طائرات ميـج ٢١ ونجـح ران في اصـابـة طائـرة ميـج واسقـاط اخرى. وفي نفس اللحظة

اصيبت طائـرة ميـج ولكن لسوء حظها تحطمت عند هبوطها في المطار لارتطامها في الحفر التي احدثتها القنابل الاسرائيلية.

في هذه المـوجـة ايضـا تم التركيز على مطار ابو صوير واشتركت في الهجوم عليـه ٢٥ طائـرة من طراز ميراج وسـوبـر ميسـتـير واوراغـان. ووصلت في سبـع تشكيـلات منفـردة. وفي مطار القـاهرة غربا اشتركت في الهجوم طائرات من طراز ميراج وفيتـور. وهنـاك سقـط الطيار يئير نويمان الذي كان اول طيار يقتل في هذه الموجة. فعندما هاجم التشكيل الاول المؤلف من طائرات ميراج مطار القاهرة غربا، فوجيء الطيـارون الاسرائيليـون من قبل طائرات ميج ٢١، واصيبت طائرة نويمان وارغم الطيـار على الهبـوط داخـل الاراضي المصريـة، وهبـط بالقـرب من الزقـازيق فانقض عليه جمهور غفير من القرويين وقتلوه.

لقـد بلغ مجمـوع الطائـرات المصريـة التي دمـرت في المـوجة الثانية ١٠٧ طائرات دمرت جميعها وهي جاثمة على الارض.

هجوم طائرات الميج

بعـد نصف ساعـة من انتهـاء هجوم الموجة الثانية استفاقت اسلحة الجو السـوريـة والاردنيـة والعراقية. وفي الساعة ١١٫٥٠ اقلعت ١٢ طائرة ميج سورية لمهـاجمـة اهـداف في اسرائيـل. وقامت طائرتان بمهاجمة مستوطنة دغانيا أ وأحد السـدود الواقعـة على نهـر الاردن ولكنهمـا، لم تعـودا الى قاعـدتهما بسلام. فقد اسقـطت واحـدة من قبـل طائرات سلاح الجو الاسرائيلي بالقرب من بحيرة طبريا، واسقطت الثانية بالقرب من الحمة.

لقـد حاولت طائـرات اخـرى مهـاجمـة مطار بالقـرب من مستوطنة مجيدو، واسقـطت واحـدة بنـيران الاسلحة المضادة للطائرات. وقامت طائرات ميج سورية اخـرى بمهـاجمـة منـطقة بحيرة طبريا ولكنها اخطأت الهدف وحدث نفس الشيء لطائـرات الميـج التي حاولت ضرب مصفـاة البتـرول بحيفـا واصـابت بدلا منهـا مستـوطنـة تعـاونيـة تدعى عين همفـراتس. وقامت طائرات سورية اخرى بقصف مستوطنة كفار هحوريش بدلا من قصف قيادة عسكرية قريبة. في الساعة ١٢٫٤٦ اقلعت الطائرات الاسرائيلية الاولى لمهاجمة مطارات سورية.

امـا الجيش الاردني فقـد قام قبـل الهجـوم الجـوي بقصف المـطارات

الاسرائيليــة وكــانت قد وصلت معلومــات في ساعــات الصبــاح الى الاستخبــارات الاسرائيليــة تفيـد بان كتائب الكوماندو المصرية التي نقلت الى الاردن تلقت اوامر بمهــاجمــة مطارات اسرائيلية هي:ـ مطار اللد ومطار عكرون (عاقر) ومطار سيركين ومــطار عين شيمــر ومطار هرتسليا ومحطات رادار اسرائيلية. ولكن هذه الاوامر لم تنفذ لسبب او لاخر. ولكن القوات الاردنية بدأت في الساعة ١١ر٤٠ بقصف مطار رامــات دافيـد بالمـدفعية. وفي الساعة ١٣ر٠٠ وجهت مدفعيتها نحو مطار سيركين ومطار اللد الدولي ومطار عاقر. واصيبت طائرة داكوتا في ذيلها وهي جاثمة في مطار عاقـر. وقبـل ذلك أي في الســاعــة ١٢ر٠٠ قامت طائـرتا هانتر اردنيتان بمهاجمة مدينة نتانيا. وبعد حوالي نصف ساعة فاجأتنا طائرات هانتر اخرى عندما تسللت على ارتفــاع منخفض، ولم تكتشفهــا اجهـزة الرادار الاسرائيليــة. واصابت طائرة اسرائيليــة من طراز نورد اطلس وهي جاثمــة في مطار سيركـين واشتعلت النـيران بالطائـرة واصيب عدد من الجنـود بجـراح. ولكن طائــرات الهنتر هذه لم يحالفها الحظ فقد اشتبكت معها طائرات الميراج الاسرائيلية بالقرب من قاعدة المفرق واسقطتها.

بعـد ربـع ساعة من مهاجمة مطار سيركين من قبل الطائرات الاردنية اقلع اول تشكيل اسرائيلي لمهاجمة مطارات في الاردن.

لقـد زج العـراقيون بطائراتهم في الحرب في الساعة ١٣ر١٥ تقريباً. واقلعت ثلاث طائـرات هنتـر من مطار H3 العـراقي الذي يقـع بمحـاذات ملتقى الحدود الاردنيــة ـ العـراقية ـ السورية وهاجمت اهدافا اسرائيلية في منطقة نهلا ومرج بن عامـر وتعنــاخ واسفـر هجـومهـا عن اصــابة خمسة اشخاص. اما في الكتيبة الاسرائيليــة المـرابـطة بالغرب من جنين فقد قتل خمسة جنود واصيب ٨ بجراح. وبعـد ذلك تسللت طائـرة توبـولوف واحدة الى نتانيا والقت قنابل هناك. وبعد ذلك اتجهت الى مجـدال هعيمـك، واصابت بمدافعها مركز مراقبة تابع للدفاع المدني. وحلقت بعـد ذلك فوق مطار رمـات دافيـد واصابت بعض المباني باضرار والقت ٨ قنابل في مداخل العفولة ولكنها لم تنفجر، ولكن قتل جندي‌ان اثناء محاولتهما ابطال معفولها.

لقـد حسم مصـير الطائـرة المـذكـورة عنـدمـا انطلق تشكيل من الطائرات الاسرائيليــة نحـوهــا. ولكن وحـدة المقاومات الارضية سبقت الطائرات الاسرائيلية

واصـابت الطائـرة العـراقية. وقد حاولت الطائرة الهبوط في مطار مجيدو ولكنها لم تهتـد الى المـدرج ولكن لسـوء الحـظ قتلت اثنـاء تحـطمهـا ١٤ جنـديا اسرائيليا واصابت ٨ جنود بجروح.

لقـد حاول اللبنـانيـون ايضـا التحرش ولكنهم لم يهاجموا. وقامت طائرات هنتـر لبنـانية بالتحليق بالقرب من المطلة، ويبدو ان عملهم كان استعراضيا، ولكن سلاح الجو الاسرائيلي قرر القيام بعمل فوري، وارسلت مجموعة من الطائرات الى الاراضي اللبنانية وتمكنت من اسقاط طائرة لبنانية من طراز هنتر.

انتشـار المعـارك

عنـدمـا تبـين بان اسلحة الجو التابعة للدول العربية تستعد لشن هجمات اكثـر تركيـزا، تقـرر توجيـه سلاح الجـو الاسرائيـلي نحو سوريا والاردن والعراق ايضـا. وكـانت تلك موجـة الهجوم الثالثة والرابعة في اليوم الاول من الحرب. وقد بدأت هذه الموجة في الساعة ١٥ر١٢ وانتهت في الساعة ٠٠ر١٨.

لم تنقض سوى ٢٢ دقيقـة على الهجـوم الاردني الناجح على مطار سيركين حتى كانت طائرات اسرائيلية في الاجواء متجهة لمهاجمة المطارين الاردنيين. وكانت تتألف من ٢١ تشكيلا، ودعت الحاجة تغيير مهام بعض التشكيلات وهي في الجو. فقد صدرت الاوامر لسرب من طائرات الميراج كان متجها الى الغردقة بالتوجه فورا وهـو فوق رأس محمـد الى مطار عمـان. وتلقى تشكيـل آخـر من طائـرات سوبـر ميستير كان متجها الى انشاص اوامر بالعودة وهو فوق بور سعيد ومهاجمة محطة الرادار في عجلون. وارسـل تشكيـل آخـر لمهـاجمـة مطار المفـرق. وصدرت اوامر لتشكيـل آخـر من الطائـرات بالعـودة من سينـاء والتوجه الى مطار دمشق لضرب الطائرات السورية الجاثمة فيه.

لقـد قام سلاح الجو الاسرائيلي في هذه الموجات بـ ٢٨٨ غارة وفي هذه المرة ايضـا وجهت الغارات ضد مطارات «العدو» وتلقى السوريون معظم الخسائر فقد تعـرضت مطاراتهم لـ ٨٢ غارة وتعـرض الاردن لـ ٥١ غارة وتعـرض مطار H.3 العـراقي لثـلاث غارات. وفي غضـون ذلك استمـر قصف المـطارات المصرية وكان نصيبهـا ٥٥ غارة. وفي هذه المـرة اضيف مطار جديد الى قائمة الاهداف المصرية وهو راس بناس الواقع على شاطىء البحر الاحمر.

لقد قام ٢٣ تشكيلا اسرائيليا بمهاجمة مطارات دمشق وسيغل ومرج ريال والدامور و«تي ٤». وفي هذه الموجة قتل الملازم الاول مئير قائد طائرة ميراج اصيبت فوق دمشق. وهبط الملازم الاول دان ساغرى من طائرته السوبر ميستير بالقرب من الدامور وقتله المواطنون السوريون. وفقد في ذلك اليوم طيار اسرائيلي آخر يدعى الملازم الاول يونتان زورياع، فبينما كان يقود طائرة ميستير اصيب بنيران المقاومات الارضية في هضبة الجولان وتحطمت طائرته وقتل. كما وقع طياران آخران في الاسر السوري هما الملازم الاول ابراهام فيلان وهو قائد طائرة فيتور وهبط بمظلته بالقرب من الدامور ووقع في الاسر، والملازم الاول ناحوم مرحافي الذي اصيب بالقرب من دمشق ونجح في قيادة طائرته حتى الاراضي اللبنانية وهبط هناك ووقع في الاسر اللبناني. كما اصيبت طائرة ميراج فوق دمشق وكانت بقيادة قائد السرب عميحاي الذي نجح في العودة ببطء حتى الاراضي الاسرائيلية، وغادر طائرته بالقرب من مفترق جولاني وهبط وهو مصاب بجروح.

وفي الاردن ايضا فقد سلاح الجو الاسرائيلي اثنين من طياريه هما الملازم الثاني حنانيا بولا قائد طائرة ميستير اسقطت طائرته في معركة جوية بالقرب من المفرق والنقيب يورام هارباز قائد طائرة اروراغان حيث اسقطت طائرته بصاروخ ارض جو من طراز هوك. وفقد الطيار الملازم الاول شموئيل رينجل احدى عينيه نتيجة اصابته بنيران الاسلحة المضادة للطائرات ولكنه نجح في العودة والهبوط في قاعدة رمات دافيد.

اما ألنقيب يورام هار باز فيبدو انه اصيب اثناء الهجوم في الاردن ولكن طائرته اسقطت بصاروخ هوك اطلق من بطارية اسرائيلية.

في اليوم الاول من الحرب هوجم ايضا المطار العراقي H.3 فقد قامت ٣ طائرات فيتور بمهاجمة هذا المطار في الساعة الثالثة بعد الظهر. وعلى الرغم من المعركة الجوية التي دارت اثناء الهجوم فقد تمكنت طائرات فيتور من اصابة طائرات عراقية كانت جاثمة على ارض المطار.

اسناد للقوات البرية

خلال الايام الخمسة التالية من الحرب لم تتعرض مطارات العدو للهجوم تقريبا وركز سلاح الجو الاسرائيلي معظم جهوده في مهام الاسناد والوقاية. وفي

مصر تعرض مطار الغردقة للهجوم مرة اخرى. وكان ذلك في ثالث ايام الحرب. واصيبت في المطار طائرات هليكوبتر مصرية، واكثر سلاح الجو الاسرائيلي من اعمال الدورية فوق مطارات الاردن وسورية لمنع طائراتهما من معاودة نشاطاتها.

لقد قامت الطائرات الاسرائيلية بمهاجمة المطار العراقي H.3 في اليومين الثاني والثالث من الحرب واصابت الطائرات الاسرائيلية ٧ طائرات هانتر و٦ طائرات ميج. وخلال المعارك الجوية التي دارت فوق المطار اسقطت ٣ طائرات هانتر وطائرة ميج واحدة. لقد اسفر الهجوم على مطار H.3 الذي وقع بتاريخ ٧ حزيران عن اسقاط طائرتين من طراز فيتور وطائرة من طراز ميراج.

لقد توجه الى هناك تشكيلان احدهما يتألف من ٤ طائرات من طراز فيتور يحميه تشكيل آخر يتألف من اربع طائرات من طراز ميراج. ويبدو ان محطة رادار اردنية اكتشفت الطائرات الاسرائيلية وهي متجهة الى هدفها. وفي هذه المرة كان العراقيون بانتظارها. وبينما كانت الطائرات الاسرائيلية تهاجم المطار فوجئت بطائرات الهنتر. وكان الهجوم على المطار فاشلا ولم تصب سوى طائرة عراقية واحدة وهي جاثمة على ارض المطار وخلال المعركة الجوية اسقطت طائرة النقيب شلومو كيرين الذي قاد تشكيل فيتور. كما اسقطت طائرة فيتور بقيادة النقيب اسحق جليتس ـ جولان الذي وقع في الاسر.

لقد قتل كيرين ومساعده الكسندر ملتسار بدون ان تعلم قيادة سلاح الجو الاسرائيلي بذلك. وفي ساعات بعد الظهر قامت طائرات ميراج بمهاجمة مطار H.3 وحاولت العثور على الطيارين الاسرائيليين ولكن لم تعثر لهما على اثر. واتضح ان طائرة كيرين وملستار قد عثرت عليها قوة سعودية بالقرب من الحدود العراقية ـ السعودية وكان كيرين قتيلا بينما توفي ملتسار وهو في طريقه الى المستشفى.

لقد سقط طيار اسرائيلي آخر في يد العراقيين وهو النقيب جدعون درور. وكان درور ضمن التشكيل الاول لطائرات الميراج الذي رافق طائرات فيتور الى مطار H.3 وتمكن من اسقاط طائرة عراقية من طراز هانتر. ولكن طائرته اسقطت فيما بعد ووقع هو في الاسر. هذا واصيبت طائرة ميراج بذيلها من صاروخ اطلق عليها من طائرة ميج ولكن قائدها عزرا دوتان نجح في العودة الى قاعدته.

لقد خصصت ايام الحرب الخمسة الاخيرة ـ كما اسلفنا ـ للاشتراك المكثف في المعارك البرية. وعلى الجبهة السورية فقط قامت الطائرات الاسرائيلية

باكثـر من الفي غارة لاغـراض الوقـايـة والاسنـاد من بينها ٤٢٠ غارة قامت بها الطائرات الاسرائيلية في آخر ايام الحرب. وافاد الطيارون في تقاريرهم بانهم حققوا اصابات دقيقة في معسكرات ومدرعات وآليات الجيش السوري.

لقـد هاجمت الطائـرات الاسرائيليـة في سوريا ١٩ معسكرا و٧٤ دبابة و٣٩ مجنـزرة و٣٢ آليـة مختلفـة و٣ مستـودعـات للوقـود ومستودعي اسلحة. وتحدث الطيـارون الاسرائيليـون عن انجـازات اكبـر على الجبهـة الاردنيـة، فقـالوا انهم هاجمـوا ٥٥٦ آليـة واصـابـوا ١٠ مدافع و٤ مستودعات وقود وذخيرة. كما حقق الطيارون انجازات كبيرة على الجبهة المصرية ايضا. وهناك دمرت عشرات الدبابات وبـطاريـات المدفعية والاليات والمعسكرات والمشاغل والقطارات. بالاضافة الى ذلك فقد ضربت الطائرات الاسرائيلية عدداً كبيرا من محطات الرادار، من مثل محطات الرادار في سينـاء وفي بني سويف وفـايـد والاسماعيلية وابو صوير والقاهرة غربا وجميل والغردقة. كما اصابت محطات رادار في الهضبة السورية وعجلون.

مهاجمة بطاريات الصواريخ

في يومي ٧ ، ٨ حزيـران ارسلت طائـرات سلاح الجـو الاسرائيـلي لمهـاجمة بطاريـات صواريـخ ارض ـ جو المـوجـودة لدى المصريـين، فعندما اقتربت القوات الاسرائيليـة البـريـة من اواسـط سينـاء واصبحت الطائرات الاسرائيلية المساندة معرضة للخطر تقرر توجيه الطائرات لمهاجمة بطاريات الصواريخ.

خلال الايام الخمسة الاخيرة للحرب، قامت الطائرات الاسرائيلية بـ ٣٣ إغـارة على بطاريـات صواريـخ ارض ـ جو. وفي احـدى هذه الغارات اسقطت طائـرة ميراج وقتـل طيـارهـا النقيب بنيـامين روماح. وقد حدث ذلك عندما هاجم بطاريـة صواريـخ في التـل الكبـير واصاب رادار البطارية ولكن طائرته اصيبت من صاروخ اطلق من بطارية اخرى. وكانت تلك هي الطائرة الوحيدة التي اسقطت في حرب حزيران بنيران صواريخ ارض ـ جو.

لقـد قامت طائرات الهليكوبتر الاسرائيلية بدور كبير في مجال اسناد القوات البـرية ففي المعركة لاقتحام الحشود المصرية في ام كتف انزلت طائرات الهليكوبتر من طراز اس «٥٨» اكثـر من ٦٠٠ مظلي وراء خطوط العـدو. وقام هؤلاء بالهجوم فورا على مواقع المدفعية المصرية وساعدوا على حسم المعركة.

مع بزوغ الفجر بدأت طائرات الهليكوبتر الاسرائيلية باخلاء الجرحى واستمرت في عملها هذا طيلة ايام الحرب وعرضت نفسها للخطر. وبلغ عدد الجرحى الذين نقلوا بوساطة طائرات الهليكوبتر اكثر من ٧٠٠ جريح. وبعد عملية ام كتف قامت طائرات الهليكوبتر بعمليات اخرى، ففي شرم الشيخ قامت ١٣ طائرة بانزال عشرات المظليين. وفي اليومين الاخيرين للحرب انتقلت الى هضبة الجولان. وقامت يوم السبت بانزال حوالي ٨٠٠ مظلي من لواء داني مات بالقرب من مستعمرتي «فيك» و«الـ عال» في الهضبة. ومن هناك نقلت تحت جنح الظلام جزءا من المظليين الى البطمية وبعد انتهاء الحرب كتب قائد الفرقة التي قاتلت في هضبة الجولان العميد اليعاد بليد حول هذه العملية فقال:ـ «لقد اوجدت هضبة الجولان امامنا مشكلة عملية وتكتيكية من اصعب المشاكل العسكرية المتعلقة بالدفاع عن اسرائيل. لقد خشينا من الثمن الباهظ الذي سنضطر الى دفعه في هذه المعركة. ولكن دخول طائرات الهليكوبتر الى المعركة قد خفف العبء عنا وحل المشكلة. وفعلا حققت طائرات الهليكوبتر يوم السبت العاشر من حزيران الامال التي انيطت بها ونجحنا بفضلها في احتلال جنوب هضبة الجولان بسرعة كبيرة ووصلنا الى مفترق البطمية.

خلال مهمات الوقاية والاسناد قتل واسر عدد من طياري سلاح الجو الاسرائيلي فقد قتل النقيب رفائيل اليشاع بالقرب من ام كتف، وقتل الملازم الثاني متتياهو بيرنبويم بالقرب من العريش، وكانا يقودان طائرتي فوغا. وقتل طيار فوغا آخر هو النقيب اريه بن اور في مهمة مماثلة في هضبة الجولان ووقع في الاسر الطيار النقيب يئير براك بالقرب من القسيمة عندما اصيبت طائرته سوبر ميستير بنيران ارضية.

وسقط النقيب ماريو شيكيد قائد طائرة اوراغان بالقرب من ممر الجدي ولكن تم انقاذه من وراء خطوط العدو.

وفي الجبهة السورية قتل ثلاثة طيارين اثناء اسناد القوات الارضية وهم المقدم شلومو بيت اون عندما سقطت طائرته من طراز سوبر ميستير والملازم الاول عتنيئل شمير عندما اسقطت طائرته من طراز اوراغان.

الهجوم على ليبرتي

في الثـامن من شهـر حزيـران ، وقع بعد ظهر ذلك اليوم اكبر خطأ في حرب حزيران اودى بحياة ٣٤ بحارا امريكيا.

فقد توجهت سفينة التجسس الاميركية ليبرتي الى منطقة القتال قبل نشوب الحـرب وعند بدء الحرب ارسلت اليها برقية من القيادة الامريكية تأمرها بالابتعاد عن منـطقـة القتـال. ولسبب ما بقيت البـرقيـة في قاعدة الاتصالات الامريكية في اسمـره، ولم تصـل السفينـة ليبـرتي وادى وقـوع الجـانب الاسرائيـلي في اخطاء تشخيص هويـة السفينة الى وقوع الحادث المؤسف. فقد بدأت المشكلة في الساعة ١١,٥٠ قبـل الظهـر عندما ورد تقرير حول قصف من البحر في شاطىء العريش، واتضـح فيمـا بعـد أنـه كان تقريرا خاطئا وان القصف لم يكن من البحر وان ما سمـع كان صوت انفجار للذخيرة.ولم تكن هذه الحقيقةمعروفة عندما صدرت الاوامر لعـدد من زوارق الطوربيـد الاسرائيليـة بالتـوجـه على جناح السرعة الى المنطقة. وابلغت زوارق الطوربيـد بان السفينـة المجهـولة تحاول الفرار بسرعة باتجاه بور سعيـد وفي السـاعـة ١٤,٠٠ تقـريبا ابلغ المراقب الجوي لسلاح الجو الاسرائيلي طائـرتي ميراج كانتـا تحلقـان فوق منطقة روماني بالتوجه فورا الى العريش حيث تقوم هناك ٣ زوارق طوربيد اسرائيلية بمطاردة سفينة معادية.

واكتشف الطيـارون السفينـة وهي على بعـد ٢٠ ميلا من الشاطىء وحلقوا فوقها للتعرف على هويتها من على ارتفاع الف قدم. ولم يكتشفوا اي رمز يشير الى هويتهـا كمـا لم يتمكنوا من رؤية العلم المرفوع فوقها، وعندما ابلغوا قائدهم بذلك سألهم عن نوع العلم المرفوع فوق السفينة وعندما اجابوا بانهم لم يروا أي علم، امـرهم بالهجـوم، فقاموا بثلاث غارات عليها واصابوها في وسطها وشبت فيها عدة حرائق. ولم ترد السفينة المهاجمة على النار بالمثل.

عندما غادرت طائرتا الميراج المكان وصلت طائرتان أخريان من طراز ميستير وتحـدث الطيـاران انهمـا لا يشـاهدان أي علم ولكنهما لمحا على جانبهما الاحرف التـاليـة .C.P.R.S.C وفي الواقع كانت الاحرف على النحو التالي C.T.R.5 وابلغا بمـا شاهـداه على الفـور. وقـالا انهما شاهدا مدفعين في مقدمة السفينة. ونتيجة لذلك فقـد صدرت الاوامر لسفن الطوربيد بعدم مهاجمة السفينة والقيام بمحاولة

للتعـرف على هويتها. وفي الساعة ١٤٫٢٣ اقتربت زوارق الطوربيد الاسرائيلية من السفينـة وطلبت منها الكشف عن هويتها ولكن السفينة المجهولة طلبت من زوارق الطوربيـد ان تكشف هي عن هويتهـا أولا. وكـان الاستنتاج من ذلك ان السفينة ترفض الكشف عن هويتهـا على الرغم من تعـرضهـا للهجوم. وكان الدخان آنذاك يتصـاعـد من السفينـة وحجب عن زوارق الطوربيـد الرؤيـة الواضحة وازدادت الشكـوك لان رجـال سلاح البحـريـة تذكـروا انهم تلقـوا ردا مشابها من المدمرة المصرية ابراهيم الاول ابان حـرب سيناء ١٩٥٦ بعـد قيامها بمهاجمة ميناء حيفا.

اقتربت زوارق الطوربيد من السفينة اكثر، وفي الساعة ١٤٫٣٨ تأكدت بان السفينـة ما هي الا سفينـة تمـوين تابعة لسلاح البحرية المصري تدعى «القصر» وتلقت قيـادة سلاح البحرية الاسرائيلي تقريرا بذلك، وكانت قد علمت بان السفينة المصريـة «القصر» قامت في الليلة السابقة بنقل فدائيين فلسطينيين من قطاع غزة. وابلغت زوارق الطوربيـد ايضـا بان السفينـة المجهولة تطلق النار من الرشاشات نحـوها فصدرت اليها الاوامر بالهجوم والقت طائرات ميستير قنابل النابالم عليها، واصابتها، كما اطلقت زوارق الطوربيد ٥ قذائف طوربيد ولم تصب الهدف سوى قذيفة واحدة دمرت احدى جوانب ليبرتي.

لقـد اكتشف الخـطأ فيمـا بعد عندما رفع علم امريكي كبير فوق السفينة. ولكن الضرر كان قد وقـع ولم يعلم الجيش الاسرائيـلي آنـذاك عدد المصـابـين في السفينـة، وتم ابـلاغ الملحق البحري الامريكي بالحادث، وتوجه على الفور بطائرة هيلوكبتـر اسرائيلية الى مكان وجود السفينة، وعندما اقترحت الطائرات الاسرائيلية تقديم المساعدة الطبية للسفينة اجيب اقتراحها بالرفض.

لقـد بدأ الجيش الاسرائيـلي التحقيق في الحـادث، وشكل لجنة خاصة لهذا الغـرض وامـر المدعي العسكري العام بتعيين قاض للتحقيق. وفعلا حقق القاضي المقدم يشعيا هو يروشلمي مع ٣٤ شاهدا، واطلع على ١٤ بينه. وتوصل في النهاية الى قرار بان الحـادث وقـع قضـاء وقـدرا وبنّيـة حسنة ولا مجال لتقديم احد الى المحاكمة، ووافق المدعي العسكري العام على هذا القرار.

معارك جويـــة

لقـد تمكن طيارون اسرائيليون من اسقاط طائرات «للعدو» في الحرب. فمثلا اشتبك الطياران ايهود حنكيم وابراهام لنير بطائرتيهما من طراز ميراج مع طائرات ميـج ١٧ في منـطقـة المتلة عنـدما كانا يرافقان طائرات اسرائيلية من طراز فيتور. واصاب لنير احدى طائرات الميج التي واصلت الطيران الى ما وراء القناة وتحطمت بالقـرب من القـاهرة واسقط حنكين طائرة ميج ثانية في المتلة. وقبل ذلك بيوم واحد وعندما كان حنكين في طريقه لمهاجمة اهداف في هضبة الجولان شاهد طائرتي ميج ٢١ تابعتـين لسـلاح الجـو السوري فاطلق النيران من مدافعه، واصاب احداهما من مسافة قريبة جدا واشتعلت النيران بها. ولكن طائرة حنكين اصيبت من شظايا الطائرة السورية المحترقة ونجح بصعوبة في الهبوط في رمات دافيد.

خلال المعارك الجوية التي وقعت في ايام الحرب الخمسة الاخيرة فقد سلاح الجـو المصري ٢٧ طائـرة بينما فقد سلاح الجو الاسرائيلي طائرتي ميستير وطائرة ميراج واحـدة غادرهـا قائـدهـا لنفـاذ الوقـود منها. ووقعت على الجبهة السورية معـركتـان جويتان اسفرتا عن اسقاط طائرتين سوريتين من طراز ميج ٢١ اصيبت احـداهما على ما يبدو بنيران طائرة سورية اخرى. ومن الجدير بالذكر ان من بين ٦٦ معركة جوية وقعت في حرب حزيران جرت ثلاث معارك فقط في الاجواء الاسرائيلية.

خلال حرب حزيـران قامت طائـرات سلاح الجـو الاسرائيلي بـ ٣٢٧٩ غارة جويـة. وبلغ معـدل الغـارات التي قامت بهـا الطائـرات الاسرائيلية في جميع ايام الحـرب فقد بلغ ٩ـ١٢ غارة للطائرة الواحدة. وبلغ مجموع المطارات التي هاجمها سلاح الجـو الاسرائيـلي ٢٨ مطارا وشن عليها ٤٩١ غارة من بينها ٩٧٪ تمت في اليـوم الاول من الحـرب. لقـد بلغ عدد الطائرات المعادية التي دمرت وهي جاثمة على الارض في حرب حزيـران ٣٩١ طائـرة واسقـطت ٦٠ طائرة معادية في المعارك الجـويـة، واسقـطت ثلاث طائـرات بنيران الاسلحة المضادة للطائرات وفقدت ١٥ طائرة معادية في حوادث مختلفة ابان الحرب.

لقد بلغ مجموع الطائرات التي فقدتها اسلحة الجو العربية ٤٦٩ طائرة اي

ما يعادل ٥٦٪ من مجموع طائراتها البالغ عددها ٨٢٦ طائرة اشتركت في الجهد الحربي العربي.

وبلغ عدد الطيارين العرب الذين اصيبوا في الحرب ٦٥ طيارا أي حوالي ٧٪ من مجموع الطيارين العرب البالغ عددهم ٨٨٠ طيارا، وكانت خسائر سلاح الجو المصري ٥٠ طيارا من بينهم ٣٠ مقاتلا، اي ٥ر٩٪ من مجموع الطيارين المصريين.

ولا غرابة في ذلك فان سلاح الجو المصري لم يقم خلال ايام الحرب باكثر من ٢٥٦ غارة بينما قام سلاح الجو السوري بـ ١١٦ غارة فقط.

لقد دفع سلاح الجو الاسرائيلي ثمنا باهظا لتحقيق انتصاره. وبلغ عدد الطيارين الاسرائيليين الذين قتلوا في الحرب ٢٤ طيارا اي ما يعادل ٤ر٨٪ من مجموع الطيارين الاسرائيليين في ذلك الوقت. كما وقع ٧ طيارين اسرائيليين في الاسر، واصيب ١٨ طيارا بجراح.

لقد كانت خسائر سلاح الجو الاسرائيلي في الطائرات جسيمة ايضا، واصيبت خلال الحرب ٦٩ طائرة اسرائيلية من بينها ٤٦ طائرة دمرت تماما. واذا اخذنا بعين الاعتبار عدم تصدي الصواريخ - المضادة للطائرات - للطائرات الاسرائيلية وان المفاجأة كانت تامة فان هذه تعتبر خسائر جسيمة. ولحسن الحظ برهنت المجازفة المحسوبة النتائج على فعاليتها. فقد دفع سلاح الجو الاسرائيلي ثمنا باهظا، ولكنه قضى عمليا على اسلحة الجوية العربية. وكان انتصار سلاح الجو الاسرائيلي في حرب حزيران كبيرا ونجح في تحقيق تفوق جوي تام في اجواء المنطقة وسيطر على اجواء الدول العربية، وقدم الاسناد للقوات الاسرائيلية البرية وهذا الانتصار منح منذ ذلك الحين قوة ردع تامة لسلاح الجو الاسرائيلي.

لقد اجمل قائد سلاح الجو الاسرائيلي العميد مردخاي هود العناصر الرئيسة التي ادت الى تحقيق هذا النجاح، فقال، انها اربعة عناصر: نجاح الاستخبارات ومعلوماتها الدقيقة قبل الحرب واثناءها، التخطيط الجيد والدقيق لخطة الهجوم على اسلحة الجو العربية، المستوى العالي من السيطرة الذي حققته قيادة سلاح الجو الاسرائيلي على طياريها واسرابها اثناء العمليات، واخيرا مستوى التنفيذ الرفيع الذي حققه الطيارون وفروع سلاح الجو الاخرى، ولم يتأثر

التنفيذ عندما واجهت الطائرات الاسرائيلية الاسلحة المضاد للطائرات او الطائرات المعادية.

حرب الاستنزاف

لقد كانت حرب الاستنزاف بالنسبة لسلاح الجو الاسرائيلي حربا مختلفة عن الحروب السابقة وعن الحروب التي خاضها فيما بعد. وكانت اطول حرب خاضتها اسرائيل واعنف حرب خاضها سلاح الجو الاسرائيلي منذ حرب عام ١٩٤٨.

لقد بدأت حرب الاستنزاف بالنسبة لسلاح الجو الاسرائيلي في شهر آذار ١٩٦٩ وانتهت في ٧ آب ١٩٧٠ عندما تم التوصل الى وقف اطلاق النار. وعمليا فقد بدأت حرب الاستنزاف بعد انتهاء حرب حزيران عندما بدأ المصريون في قصف المواقع الاسرائيلية خلف قناة السويس، واشترك سلاح الجو الاسرائيلي في معارك راس العش. في الليل والنهار قامت الطائرات المقاتلة وطائرات الهليكوبتر بغارات او بهجمات مشتركة مع القوات البرية.

واذا كان الجيش الاسرائيلي قد خاض في حرب ١٩٤٨ عمليات كبيرة مرة كل بضعة اسابيع او اشهر فان العمليات الكبيرة كانت في حرب الاستنزاف شبه يومية. وخلال عامي ١٩٦٩، ١٩٧٠ وحتى وقف اطلاق النار، قام سلاح الجو الاسرائيلي بالاف الغارات الهجومية والقى على «العدو» في جميع الجبهات عشرات الالاف من القنابل. وقبيل انتهاء حرب الاستنزاف وعندما اضطرت الطائرات الاسرائيلية الى مواجهة بطاريات الصواريخ الحديثة، شعر الطيارون الاسرائيليون بالتعب، واعترف بذلك قائد سلاح الجو مردخاي هود ولكنه اضاف بانه يعلم بان المصريين قد تعبوا اكثر منا.

لقد كانت حرب الاستنزاف بالنسبة للقوات البرية الاسرائيلية حربا ثابتة، وكانت مختلفة عن الحروب الاخرى. ولكنها لم تكن كذلك بالنسبة لسلاح الجو الاسرائيلي، فقد قام فيها بدور فعال ومؤثر للغاية. وكانت معظم عملياته داخل اراضي العدو. ووصل في غاراته الى عمق اراضي «العدو» وقصف معسكرات وقواعد واجهزة رادار واتصال ومستودعات وقيادات في العمق.

في هذه الحرب واجه سلاح الجو الاسرائيلي الجيوش العربية النظامية

والمنظمات الفدائية، وضرب قواعدها ومجموعاتها. وشن حربا على الجبهات الثلاث. وقبل اشتداد حدة القتال على جبهة قناة السويس، قام سلاح الجو الاسرائيلي، بعمليات في الاردن ردا على قصف مستوطنات غور الاردن بالمدفعية. وبتاريخ ٢١ تشرين الثاني ١٩٦٧ استخدمت طائرات سلاح الجو الاسرائيلي ضد مواقع للمدفعية الاردنية. وفي الجبهة السورية استخدم سلاح الجو الاسرائيلي لاول مرة بتاريخ ٢٤ شباط ١٩٦٩.

مدفعية طائرة

لم تكن المجابهة مع اسلحة الجو المعادية والاسلحة المضادة للطائرات فحسب، بل وجد سلاح الجو الاسرائيلي نفسه مضطرا للقيام بدور سلاح المدفعية الاسرائيلي، الذي كان صغيرا نسبيا ليكمل مهماته. وفي صيف ١٩٦٩ تحول سلاح الجو الاسرائيلي الى مدفعية طائرة. وكانت حرب الاستنزاف مختلفة عن الحروب السابقة لان الطائرات الاسرائيلية واجهت ولاول مرة بطاريات صواريخ ارض - جو باعداد كبيرة. والجدير بالذكر ان سلاح الجو الاسرائيلي جابه اسلحة مضادة للطائرات ابان حرب حزيران، ولكن باعداد ضئيلة. اما في حرب الاستنزاف، فقد كانت بطاريات صواريخ ارض - جو كثيفة للغاية خلال الحرب التي تحولت الى مجابهة الكترونية ادخلت صواريخ حديثة الى بطاريات «العدو»، وخلالها جرت مجابهة مكثفة بين الطائرة والصاروخ وتحول ميدان المعارك الى حقل تجارب للدولتين العظميين، الولايات المتحدة والاتحاد السوفياتي اللتين قامتا بتزويد الطائرات والمعدات الاخرى لاسرائيل ومصر. وكانت حرب الاستنزاف الحرب التي اضطر سلاح الجو الاسرائيلي فيها الى مهاجمة بطاريات صواريخ يديرها جنود سوفييت وطائرات مقاتلة يقودها طيارون سوفيات، ووجد سلاح الجو الاسرائيلي نفسه في مواجهة وحدات تابعة لدولة عظمى. وكان عليه ان تابع جانب الحذر في تصرفاته حتى لا يتورط في حرب لا يستطيع الخروج منها. وكان الهدف هو منع المصريين من تحقيق اي انجازات في سيناء وارغامهم على الموافقة على وقف اطلاق النار. واعادة الوضع الى ما كان عليه. وقد تحقق هذا الهدف تماما.

لقد كانت حرب الاستنزاف مفروضة على اسرائيل ولم تستعد لها اسرائيل سلفا سواء من حيث حجمها او اسلوبها.

ومن حيث التوقيت فقد كان سيئا بالنسبة لسلاح الجو الاسرائيلي، فقد بدأت حرب الاستنزاف بعد حرب حزيران وبعد ان قررت واشنطن لاسباب سياسية تجميد شحنات الاسلحة لمنطقة الشرق الاوسط. وعندما توقف هذا الحظر الامريكي كان الحظر الفرنسي على اشده. واتضح فجأة بان صفقة الاسلحة المعقودة مع فرنسا لن تنفذ، على الرغم من ان اسرائيل دفعت ثمنها. وبدأ سلاح الجو الاسرائيلي في الانتقال الى المعدات الامريكية. وخلال حرب الاستنزاف استوعب سلاح الجو الاسرائيلى ١٠٠ طائرة حديثة سنويا خلال السنوات الثلاث التي اعقبت حرب حزيران.

معارك « تكساس »

في شهر حزيران ١٩٦٩ ارغم سلاح الجو الاسرائيلي سلاح الجو المصري على مجابهته وجها لوجه. واذا كانت قد وقعت في السابق معارك جوية عفوية وبطريق الصدفة بعد تسلل طائرات مصرية الى اجواء سيناء واتباع اسلوب «اضرب واهرب». فان المعارك الجوية التي وقعت في شهر حزيران كان مخططا لها من قبل سلاح الجو الاسرائيلي واختيرت منطقة خليج السويس ـ غربي القناة ـ لتكون ميدانا لهذه المعارك، وبعيدا عن الصواريخ المصرية المضادة للطائرات.

لقد تحرش سلاح الجو الاسرائيلي بالطائرات المصرية وارغمها على خوض معارك جوية كانت خاسرة بالنسبة لها منذ البداية.

بتاريخ ٢٤ حزيران جرت أول معركة جوية في هذه المنطقة. وقد اطلق على تلك العمليات اسم «ريمونيم» ولكن الطيارين الاسرائيليين اطلقوا عليها اسم «تكساس» لانها كانت تشبه المعارك التي دارت في الغرب الامريكي، وان من يستل مسدسه اولا هو الذي يبقى على قيد الحياة.

بعد ذلك بيومين اي بتاريخ ٢٦ حزيران ١٩٦٩ تسللت طائرتا ميراج الى الاراضي المصرية ومكثتا وقتا كافيا لاغراء المصريين على التصدي لهما. وفي جميع المعارك الجوية التي وقعت هناك اسقطت طائرات مصرية وكانت الطائرات المصرية المتصدية تبدو كسرب من البط المذعور، وكانت تخشى الاقتراب من الطائرات الاسرائيلية تخوفا من ان تكون قد نصبت لها مصيدة.

في سلسلة هذه المعارك التي استمرت شهرا اسقطت ٩ طائرات ميج ٢١ مصرية، وكان هذا رقما كبيرا بالقياس لعدد الميج ٢١ التي كانت تمتلكها مصر

آنـذاك والذي لم يكن يتعـدى ١٣٠ طائـرة. لقـد كانت مصر مقتنعـة بان اسرائيل تنـوي نقـل الحـرب الى منطقة البحر الاحمر واعتقدت بان قواتها متفوقة في جبهة القنـاة ولهـذا تقـوم اسرائيـل بمهـاجمـة الجوانب وقررت القيادة المصرية تشديد الضغط على اسرائيل في جبهة القناة.

قبـل بدء سلسلة المعـارك الجـويـة وجـد سلاح الجـو الاسرائيـلي نفسه في مواجهة من نوع جديد، مواجهة مجموعات الفدائيين التي اتبعت اسلوب حرب العصابات.

الى جانب مهاجمة الطائرات لقواعد الفدائيين مثل الهجوم على قاعدة الفدائيين في مدينة السلط الاردنية، فقد طلبت القوات البرية الاسرائيلية من سلاح الجـو الاسرائيلي مساعدتها ضد كمائن الفدائيين التي نصبت بالقرب من الحدود. وكـانت مجمـوعـات الفدائيين تحمل آنذاك قذائف من طراز ار بي جي وتختبىء بين الاشجـار المحـاذية لنهر الاردن وتصيب الدوريات الالية الاسرائيلية. وقد ساهمت الطائـرات الاسرائيليـة في حل هذه المشكلة والقت قنـابـل النـابالم على المجموعات الفدائية خلف النهر.

اصابات في الاردن

لقـد كان سلاح الجـو الاسرائيلي سلاحا حادا صوب ضد الجيش الاردني وقواعد الفدائيين كلما تعرضت المستوطنات الاسرائيلية للقصف من وراء الحدود.

بتـاريـخ ١٨ تمـوز ١٩٦٩ بعد ان اصابت المدفعية الاردنية سيارة للسواح بالقـرب من اريحـا ارسلت ١٤٨ طائـرة اسرائيليـة نحو بطاريات المدفعية الاردنية وتجمعـات الدروع والاليات والقت حوالي ٨٠٠ قنبلة على الاردنيين ردا على قصف مدفعيتهم. لقـد بحث سلاح الجـو في الجبهة الاردنية على اهداف اخرى وقصف ايضـا قنـاة الغـور. ويـذكـر ان هذه القناة اصيبت مرارا واسفر ذلك عن اصابة القـرى الاردنيـة باضرار. وكان المبدأ الذي اتبعته اسرائيل آنذاك هو جعل الحياة للذين يحـاولون الحـاق الضرر بهـا غير قابلة للاحتمال، وقد استخدم سلاح الجو الاسرائيلي لتحقيق هذا المبدأ.

ولم يكـن الجـيش الاردنـي وحـده الذي تضرر من قصـف سلاح الجـو الاسرائيلي. فقد رابطت في الاردن آنذاك قوات عربية اخرى تتألف من فرقة عراقية

رابطت في منطقة اربد، ووحدات سعودية رابطت في جنوب الاردن. وبعد ان قصف العـراقيـون طبـريا وضواحيها قام سلاح الجو الاسرائيلي بضرب القوات العراقية. وبتـاريـخ ١٥ تشرين الاول ٦٩ قصفت ثلاثـة مواقـع تابعـة للجيش السعودي في جنـوبي البحـر الميت واسفـر الهجـوم الذي قامت به طائرات من طراز فيتور عن اصـابـة هذه المـواقـع ومقتـل عدد من الجنـود السعـوديـين الذين قدموا الدعم للفـدائيـين في المنـطقـة. لقـد هوجمت المواقع السعودية مرة اخرى بتاريخ ٧ آذار ١٩٧٠ بعـد تعـرض اهـداف اسرائيليـة للقصف بصـواريـخ الكـاتيوشا في نفس المنـطقـة. وفي ذلك اليوم ارسلت طائرات سكايهوك لمهاجمة المعسكر السعودي الى الجنوب الشرقي من منطقة الخرزة.

« عمليـة بوكسـير »

لقد استمرت حرب الاستنزاف على طول قناة السويس اشهر عديدة واتضح بانـه ليس لدى الجيش الاسرائيـلي رد مناسب على الحـرب الثابتة التي اختارها الجيش المصري. وحشـد المصريـون خلف القنـاة اكثـر من ٧٠٠ مدفع من انواع مختلفة، مقابل هذا العدد الكبير من المدافع نجح الجيش الاسرائيلي في وضع عدد ضئيـل من بطاريـات المـدفعيـة. لقـد حقق سلاح الجو الاسرائيلي نجاحا كبيرا في المعـارك الجـويـة، ولكن هذا النجـاح لم يخفف الضغـط على القـوات الاسرائيلية المرابطة على طول قناة السويس التي ارتفعت خسائرها يوما بعد يوم وشهرا بعد شهر.

لقـد ادت الغـارات الاسرائيليـة في عمق مصر العليـا الى اضعـاف الضغط المصري لفتـرة قصـيرة. عاد المصريـون بعـدهـا الى اطلاق القـذائف على القـوات الاسرائيليـة بكميـات كبـيرة. وفي غضون ذلك هجر معظم السكان المصريين مدنهم الواقعـة على القنـاة، وتـوقفت مصانع كبيرة في السويس من مثل مصانع الاسمدة ومصـافي البتـرول عن العمـل. وكـان السـؤال الذي فرض نفسـه هو: هل يجب الاستمـرار في اسلوب الحـرب هذا وانتـظار محاولة مصرية لعبور القناة وهل يجب الاستمرار في اللعبة التي رسمها عبدالناصر وتلقى الخسائر يوميا، ام يجب البحث عن طريق آخر يرغم مصر على احترام وقف اطلاق النار؟

لقـد جاء الجواب عن طريق سلاح الجو. ففي الآونة الاخيرة اقترح عدد من

قادة الجيش الاسرائيلي استخدام سلاح الجو ضد بطاريات المدفعية المصرية واشتد الضغط عندما بلغ عدد المصابين في شهر تموز في خط قناة السويس ٣١ ضابطا وجنديا قتلوا و٨١ ضابطا وجنديا جرحوا. وقد اثر ذلك على معنويات الشعب الاسرائيلي بعد اطلاعه على صفحات الوفيات المليئة بصور الشبان القتلى. وكان السؤال الذي تردد دائما هو لماذا لا تستل اسرائيل سلاحها الحاد، سلاحها الجوي؟ لقد رفضت حتى ٢٠ تموز جميع المقترحات، وكانت وجهة نظر المعارضين تقول: انه اذا كانت مصر تنوي حقا اجتياز القناة فيجب الاحتفاظ بالطائرات الاسرائيلية القليلة لمثل هذه المحاولة.

لقد كان الحظر الفرنسي على شحنات الاسلحة الى اسرائيل على اشده، ورفضت فرنسا شحن ٥٠ طائرة ميراج كانت اسرائيل قد دفعت ثمنها. وبعد حرب حزيران جمدت الولايات المتحدة صفقات الاسلحة مع اسرائيل. وعندما استأنفت شحن الاسلحة لاسرائيل وصلت طائرات سكايهوك ببطء شديد. وكانت تلوح في الافق صفقة جديدة لشراء طائرات فانتوم.

لقد كانت هناك مخاوف من ان يؤدي تصعيد الهجمات الجوية على مصر الى خلق ذريعة لدى الامريكيين بتجميد صفقة طائرات الفانتوم. كما كانت مخاوف من رد الفعل السوفياتي على استخدام سلاح الجو الاسرائيلي ضد الجيش المصري وراء قناة السويس.

لقد تلقى الاتحاد السوفياتي الاهانة من اسرائيل الصغيرة في حرب حزيران، وقد يرد هذه المرة بحزم. وكان هناك سؤال حول نجاعة القصف ضد قوات مشاة محصنة جيدا.

لقد اتخذ القرار في يوم السبت ١٢ تموز. ففي ذلك اليوم اغارت قوات كوماندو مصرية على موقع اللسان بالقرب من بور توفيق وقتلت عددا من الجنود واسرت جنديا واحدا (اعيدت جثته الى اسرائيل في اليوم التالي). وكان لهذه الاغارة اثر كبير على القرار الاسرائيلي باستخدام سلاح الجو كمدفعية طائرة على الجبهة المصرية. وتقرر تنفيذ عملية (بوكسير) ابتداء من يوم ٢٠ تموز ١٩٦٩.

لقد بدأت عملية «بوكسير١» في الساعة ١٤٫٠٠ من نفس ذلك اليوم. حيث قامت قوات كوماندو اسرائيلية بالاستيلاء على الجزيرة الخضراء الواقعة على خليج السويس واشتركت في الهجوم الجوي طائرات من طراز سكايهوك الى جانب

طائرات مستير وسوبر مستير وفيتور وحلقت فوقها كمظلة جوية طائرات ميراج. وفي اليـوم الاول من العملية قام سلاح الجو الاسرائيلي بـ ١٧١ غارة والقى ١٥٩ طنا من القنابل و٧٢ قنبلة نابالم.

لقـد اشتملت الاهـداف التي هاجمتها الطائرات الاسرائيلية على ١٢ موقعا مصريـا في القطاع الشمالي من قناة السويس وفي الشرق من بور سعيد. بالاضافة الى ذلك فقـد هاجمت الطائـرات الاسرائيليـة بطاريتي صواريـخ س أ ٢ وبطاريات مدفعيـة مضـادة للطائـرات وتجمعات الدبابات والمدفعية. وكانت قناة المياه العذبة التي تنقـل ميـاه النيـل الى المنـطقـة من بين الاهـداف التي هاجمتهـا الطائرات الاسرائيلية. وكانت القناة قد اعدت في الفترة التي تم فيها عبر الصحراء حفر قناة لنقـل ميـاه الشرب لالاف العمـال المصريـين. والان استفادت منها القوات المصرية المرابطة في هذه المنطقة القاحلة. وعندما اصيبت تدفقت المياه منها وغمرت الطريق والخط الحديدي وصبت في قناة السويس.

ذهول في هيئة الاركان المصرية

حتى السـاعـة ١٧٠٠ كانت الطائـرات الاسرائيليـة تعمـل بدون ازعـاج باستثنـاء تعرضها لنيران الاسلحة المضادة للطائرات وبدا ان هيئة اركان الجيش المصري قد ذهلت من الهجـوم. وبعـد تردد طويـل ارسلت الطائـرات المصريـة الى المنـطقـة. وفي البـداية حاولت مهاجمة مواقع اسرائيلية في سيناء. وكان الطيارون الاسرائيليـون في انتـظار هذا التطور، ومنذ تلك المرحلة بدأت المعارك الجوية. وفقد المصريـون فيهـا خمس طائرات مقابل فقدان طائرتين اسرائيليتين، احداهما طائرة ميراج اصيبت بصـاروخ جو - جو وهبط طيارها في الاراضي الاسرائيلية، واصيبت طائـرة اسرائيليـة اخرى اثناء قصفها مواقع مصرية وتلقى قائدها امرا بالهبوط في سيناء وهبط هو الاخر بسلام.

لقـد استمـر الهجـوم الاسرائيلي حتى حلول الظلام. وتلقت المواقع المصرية ضربات شديدة. ولكن هيئة اركان الجيش الاسرائيلي قررت الاستمرار في الهجمات حتى في الايـام القـادمـة ايضـا. بتـاريخ ٢٢ تموز تضررت قناة المياه العذبة مرة اخـرى. واسقـطت ثلاث طائـرات مصريـة في معارك جوية. وبعد يومين عاد سلاح الجو الاسرائيلي واستأنف هجماته.

في ذلك اليوم قامت الطائرات الاسرائيلية بـ ١٦١ غارة. ولكن الانجاز الاكبر كان في المعارك الجوية التي اسفرت عن اسقاط سبع طائرات مصرية من بينها طائرة ميج ٢١ اسقطها الطيار النقيب شلومو فيتراوب وكان الصاروخ الذي اصاب طائرة الميج اسرائيلي الصنع من طراز شفرير.

لقد هبط احد الطيارين المصريين الذين اسقطت طائراتهم في الاراضي الاسرائيلية وعندما القي القبض عليه من قبل القوات الاسرائيلية تبين بانه «معرفة قديمة» ويدعى نبيل سعيد قائد طائرة سوخوي. عندما سقط في الاسر كان وجهه متجهما، وكانت صورته ما زالت في الذاكرة: فقد ظهر بوجه مبتسم عشية حرب حزيران في صورة التقطت اثناء قيام عبدالناصر والمشير عامر بزيارة الطيارين المصريين واعلنا امامهم نبأ اغلاق مضائق شرم الشيخ وكانت الصورة قد نشرت في اسرائيل وفي مختلف انحاء العالم واقنعت الجميع بان مصر تسعى للحرب مهما كانت النتائج.

لقد استمرت هجمات سلاح الجو الاسرائيلي واشتملت عملية بوكسير على ست مراحل آخر مرحلة نفذت يوم ٢٨ تموز. على طول الجبهة اصيبت ست بطاريات صواريخ وخمس محطات رادار وحوالي ٣٠٠ جندي مصري بين قتيل وجريح. لقد اصيبت معنويات الوحدات المصرية المرابطة على الجبهة وتدهورت. فقد قام سلاح الجو الاسرائيلي خلال عملية بوكسير بـ ٥٠٠ غارة هجومية وعشرات الغارات الاعتراضية. والقى في هذه العملية حوالي ٢٥٠٠ قنبلة يبلغ وزنها ٥٠٠ طن بما في ذلك قنابل نابالم.

في عملية بوكسير فتح سلاح الجو الاسرائيلي صفحة جديدة في حرب الاستنزاف. وكان الشعور في الجيش الاسرائيلي وفي اسرائيل كافة بان سلاح الجو سيغير الوضع على الجبهة المصرية. وفي حرب الاستنزاف خلق ظهور طائرات سلاح الجو الاسرائيلي في اجواء القناة واقعا جديدا.

اجتثاث الصواريخ

في شهر آب ١٩٦٩ استمرت نشاطات سلاح الجو الاسرائيلي ضد بطاريات المدفعية على الجبهة المصرية. وبعد نجاح عملية بوكسير اصبح واضحا بان القيادة الاسرائيلية ستصر على اشتراك سلاح الجو الاسرائيلي في الحرب ضد

القوات البرية المصرية. في هذا الشهر اصيبت طائرة سكايهوك بقيادة نسيم اشكنازى خلف قناة السويس وسقط في الاراضي المصرية. وبذلت جهود لانقاذ الطيار الجريح وارسلت طائرة هليكوبتر الى الاراضي المصرية واجرت سباقا مع وحدة مصرية اكتشفت الطيار اشكنازي ودارت معركة قصيرة قتل خلالها ٥ جنود مصريين، ولكن اشكنازى وقع في الاسر.

لقد كان واضحا في شهر ايلول انه لا بد من شن هجوم مكثف على بطاريات صواريخ ارض ـ جو على الجبهة المصرية.

لقد كانت صواريخ س أ ٢ قديمة حقا وسهل التشويش عليها بالوسائل الالكترونية، ولكنها كانت تشكل خطرا على الطائرات الاسرائيلية. واضطر الطيارون الاسرائيليون الى مجابهة هذه الصواريخ وتمكنوا من الافلات منها.

منذ البداية ادرك الطيارون الاسرائيليون بان المدافع المضادة للطائرات الموجهة بالرادار اشد خطرا عليهم من الصواريخ. وعلم المصريون ايضا نقاط الضعف لدى الصواريخ من طراز س أ ٢، ولهذا فقد ضغطوا على الروس ليزودوهم بصواريخ حديثة من طراز س أ ٣ واحاطوا بطاريات الصواريخ ببطاريات عديدة من المدفعية المضادة للطائرات لمواجهة الطائرات التي تحلق على ارتفاع منخفض وتحاول مهاجمة بطاريات الصواريخ.

لقد قررت قيادة سلاح الجو الاسرائيلي عدم تمكين المصريين من تعزيز وسائل دفاعهم الجوي، وقررت ضرب بطارياتهم. في شهر ايلول دمرت لاول مرة بطاريتي س أ ٢ في منطقة الحرير، وفي هذه العملية التي عملت الطائرات ضد دبابات وآليات مصرية قتل الطيار حجاى رونين عندما اسقطت طائرته من طراز سكايهوك في خليج السويس.

لقد بلغت انتصارات سلاح الجو الاسرائيلي ذروتها في ١١ ايلول الذي تم فيه اسقاط ١١ طائرة مصرية، اسقطت ثمان منها في معارك جوية، وثلاث اسقطت بصواريخ هوك ومدافع مضادة للطائرات. وفي يوم ١٥ تشرين الاول عاد سلاح الجو الاسرائيلي الى مهاجمة بطاريات الصواريخ المصرية واختيرت هذه المرة بطاريتا صواريخ في ابو صوير والمنايف.

لقد وقع الهجوم الاشد كثافة ضد بطاريات صواريخ س أ ٢ في جبهة القناة يوم ١٥ كانون الاول ١٩٦٩، وقبل ذلك بيوم اصاب صاروخ س أ ٢ طائرة

استطلاع اسرائيلية. وفي الساعة الثامنة من صبيحة اليوم التالي بدأت احدى العمليات الجوية الكبرى في حرب الاستنزاف. فقد توجهت ١٠٠ طائرة من مختلف الاسراب للقيام بغارات جوية استمرت حتى الساعة الرابعة بعد الظهر، وكان من بين الطائرات المهاجمة طائرات فانتوم التي وصلت اسرائيل قبل ذلك باسابيع. والقت الطائرات اكثر من ٢٤٠ طنا من القنابل على ٨ بطاريات صواريخ مختلفة. وبعض هذه البطاريات تعرضت للهجوم مرات عديدة، وهوجمت بطارية الصواريخ الواقعة شرقي ابو صوير في ذلك اليوم ١٤ مرة من قبل الطائرات الاسرائيلية بينما هوجمت بطارية الصواريخ في فايد غربا ١١ مرة.

لقد اطلق المصريون ٢٤ صاروخا على الطائرات الاسرائيلية، بعض هذه الصواريخ اطلق من بطاريات اخرى لم تتعرض للهجوم. واصيبت طائرة اسرائيلية واحدة من طراز سكايهوك من شظايا صاروخ انفجر بالقرب منها ولكنها تمكنت من العودة الى قاعدتها بسلام.

بعد انتهاء العملية اصبحت جبهة القناة خالية تماما من بطاريات الصواريخ المصرية ولم ينحصر الهجوم على وسائل الدفاع الجوي المصري بمهاجمة بطاريات الصواريخ، بل هوجمت ايضا محطات الرادار المصرية. وبمساعدة الروس اقام المصريون في بلادهم ٤٧ محطة رادار من انواع مختلفة. وقاموا بنفس الوقت بنقل بعض محطات الرادار الى الاردن لاكتشاف الطائرات الاسرائيلية بما فيها الطائرات التي تحلق على ارتفاع منخفض، وهي في طريقها الى مصر.

وقد دمرت محطات الرادار المصرية في الاردن من قبل الطائرات الاسرائيلية في المراحل الاولى من حرب الاستنزاف. وفي شهر تشرين الاول ١٩٦٩ اصيبت معظم محطات الرادار المصرية الموجودة في الجبهة من بينها محطة الرادار في جبل عتاقه التي اصيبت من قبل الطائرات الاسرائيلية مرات عديدة.

« اختطاف » الــرادار

في شهر كانون الاول ١٩٦٩ نجح سلاح الجو الاسرائيلي في تحقيق هدف كان يتوق لتحقيقه منذ زمن بعيد وهو الاستيلاء على احد اجهزة الرادار الحديثة السوفياتية الصنع الموجودة لدى الجيش المصري.

في حرب حزيران استولى الجيش الاسرائيلي على جهاز رادار من طراز ف ٣٠ وكان ذا شاشة واحدة، ونقطة الضعف الوحيدة فيه انه لم يستطع اكتشاف الطائرات التي تحلق على ارتفاع منخفض. ورغب المصريون في التغلب على هذا النقص وذلك باستيراد رادار آخر من طراز ف ١٢ المخصص لاكتشاف الطائرات التي تحلق على ارتفاع منخفض.

ان الفرصة التي ضاعت في حرب حزيران قد برزت فجأة في كانون الاول ١٩٦٩ على شاطئ خليج السويس. لقد اظهرت صورة جوية عادية بان محطة رادار كهذه موجودة في مكان منعزل على بعد حوالي ١٠كم من شاطئ الخليج. وطرح رجال سلاح الجو الاسرائيلي فكرة نقل محطة الرادار الحديثة من الاراضي المصرية الى اسرائيل. وبدت الفكرة للوهلة الاولى خيالية. ولكن بمساعدة المظليين وقادتهم اصبحت الفكرة حقيقة. ودعا قادة سرب طائرات الهليكوبتر لاجراء مشاورات. وبعد تجارب مختلفة على حمل صناديق رادار قديمة في سيناء تقرر البدء بعملية اختطاف الرادار الحديث.

وقد نجحت العملية التي اطلق عليها اسم «ترنغول ٥٣» بفضل مساعدة سرب طائرات الهليكوبتر والحماية التي قدمتها الطائرات المقاتلة للعملية.

قصف في العمق المصري

لقد كان لعمليات سلاح الجو الاسرائيلي في عمق الاراضي المصرية ابان حرب الاستنزاف اثر كبير. وقد الحقت ضررا كبيرا بالجيش المصري ونقلت الحرب التي بدأها عبدالناصر الى الاراضي المصرية وحتى العاصمة القاهرة.

ان هذه العمليات التي استمرت بضعة اشهر فقط ابتداء من كانون الثاني وحتى نيسان ١٩٧٠، كانت السبب الرئيس لاستجابة موسكو على مرابطة وحدات عسكرية واسراب اعتراض سوفياتية في مصر. ومع ذلك فقد بدا بان القصف في العمق المصري قد اقنع الرئيس المصري عبدالناصر بعدم امكانية تحقيق اهدافه في حرب استنزاف، ومن الافضل له الاستجابة لاقتراح امريكي لوقف اطلاق النار والبدء بمفاوضات غير مباشرة بوساطة وليم روجرز وزير الخارجية والامم المتحدة.

لقد ضربت اسرائيل مصر وبدأت في استنزاف، ومن الافضل له الاستجابة لاقتراح امريكي لوقف النار والبدء بمفاوضات غير مباشرة بوساطة وليم روجرز

وزير الخارجية والامم المتحدة.

لقد ضربت اسرائيل مصر وبدأت في استنزافها ولكنها فوجئت من ظهور الوحدات السوفياتية في مصر، واضطرت الى ايقاف النشاطات الجوية في منطقة القاهرة وفي المناطق التي تولت فيها الوحدات الروسية الدفاع عن الاجواء المصرية.

لقد تردد قادة الجيش ووزارة الدفاع كثيرا قبل اتخاذ قرار البدء بقصف العمق المصري. وبحثت فكرة ارسال سلاح الجو الاسرائيلي لضرب اهداف وراء قناة السويس اكثر من مرة منذ بدء حرب الاستنزاف. ومنذ اللحظة التي صعّد فيها الجيش المصري عملياته على الجبهة بدأت اسرائيل في البحث عن طرق لفرض وقف اطلاق النار على عبدالناصر. ولم يؤد الضغط على المدن المصرية الواقعة على ضفة القناة الى وقف اطلاق النار من جانب مصر. فقد غادر سكان مدن السويس والاسماعيلية. والقنطرة وبور سعيد منازلهم وتحولوا الى لاجئين في مصر ولكن الحرب استمرت. ومرة اخرى اثيرت فكرة نقل الحرب الى عمق مصر. وكانت اول اشارة الى ضرب عمق مصر قد وردت في تصريح لوزير الدفاع موشه ديان في صيف عام ١٩٦٩ قال فيه: «اذا اردنا واضطررنا الى ذلك فاننا نستطيع هزيمتهم عن طريق السكان المدنيين ان المدن العربية ليست لندن والمسافة الان الى القاهرة هي ١٠٠كم وهي بمتناول اليد. ان وجودنا في سيناء يمكننا من القيام بالارهاب في المدن العربية اذا دعت الحاجة الى ذلك. ومعنى ذلك اننا اذا اردنا فاننا نستطيع تحطيم رغبة القتال لدى العرب».

كما طالب عيزر وايزمن رئيس شعبة الاركان آنذاك بتوسيع نشاطات سلاح الجو الاسرائيلي لتصل الى عمق مصر بهدف زعزعة رغبة المصريين في الاستمرار بحرب الاستنزاف.

لقد كانت هذه الافكار ممزوجة بالمخاوف الطبيعية. وكانت هناك مخاوف من رد فعل دولي شديد على توسيع مجال الحرب ليشمل المجال الجوي المصري. كما كانت هناك مخاوف من رد فعل الاتحاد السوفياتي.

لقد كان سلاح الجو الاسرائيلي في تلك الفترة يجتاز مرحلة اعادة بناء قوته لتعويض الخسائر التي مني بها في حرب حزيران، واستيعاب طائرات امريكية، ولم تكن المخاوف من تكبد خسائر في الطائرات ومن صعوبة تنفيذ المهمات بل من ردة

فعل غاضبة من الولايات المتحدة التي قد تجمد شحن طائرات جديدة لاسرائيل.

في شهر كانون الاول ١٩٦٩ نشأ وضع سياسي مناسب للقيام بعمليات اشد عنفا ضد مصر بزعامة عبدالناصر.

فقد كانت الولايات المتحدة قلقة ازاء التطرف الذي ساد العالم العربي: ففي ليبيا اطيح بالملك ادريس، وفي السعودية اكتشفت مؤامرة ضد الملك، وفي لبنان دارت معارك عنيفة مع الفدائيين الفلسطينيين. ونسبت واشنطن لعبدالناصر هذا التحول الراديكالي وبتاريخ ٢١ كانون الاول ١٩٦٩ وصل الى اسرائيل سفير اسرائيل لدى الولايات المتحدة اسحق رابين رئيس اركان حرب حزيران وقال انه سمع اكثر من تلميح من عناصر في مجلس الامن القومي الامريكي بان اسرائيل بامكانها اتخاذ مواقف اكثر تشدد ازاء عبدالناصر. وطلب رابين الاستعانة بقوة اسرائيل العسكرية واستغلال الاوضاع السياسية للقيام بعمليات مؤثرة. وكان رابين من اشد المؤيدين لتنفيذ عمليات قصف جوي في عمق الاراضي المصرية.

لقد ادى وصول طائرات الفانتوم الاولى الى اسرائيل في ايلول ١٩٦٩ الى الاسراع بالقرار لتنفيذ هذه العمليات. واذا كان قبل ذلك قد راودت الشك قدرة سلاح الجو الاسرائيلي على القيام بمثل هذه العمليات بدقة قصوى وبدون خسائر، فقد اصبح واضحا الان ان لدى سلاح الجو الاسرائيلي الطائرة ذات الامكانيات التي لم تتوفر في طائرة من قبل. فطائرة الفانتوم تحمل اسلحة اكثر وتستطيع الاشتراك بنجاح في المعارك الجوية، ومداها اكبر ومزودة باجهزة الكترونية تمكنها من اكتشاف الهدف واصابته بدقة.

لقد كان الشعور السائد آنذاك بانه من الممكن تحقيق اهداف بأقل قدر من المجازفة، وان من الممكن زعزعة نظام حكم عبدالناصر والجيش المصري بدون الحاجة الى خوض حرب شاملة واجتياز القناة بقوات كبيرة.

ان هذه العمليات من شأنها توسيع رقعة العمليات الحربية بدون احتلال اراض، وكانت الحسابات جيدة. ولكن التقديرات لم تأخذ في الحسبان رد فعل الاتحاد السوفياتي والجزع الذي سيصيب عبدالناصر وتوجهه الى الكرملين بطلب مشاركة الاتحاد السوفياتي في حرب الاستنزاف، بما في ذلك ارسال جنود سوفييت في مواجهة جنود الجيش الاسرائيلي.

ان اهداف اسرائيل من قصف العمق المصري لم توضح بما فيه الكفاية،

فبينما تحدث زعماء كثيرون عن ضرورة اسقاط عبدالناصر، فقد تحدث قادة الجيش الاسرائيلي عن اهداف عسكرية صرفة. فقد صرح العميد مردخاي هود قائد سلاح الجو الاسرائيلي قال: «ان الهدف الذي اسعى اليه من هذه العمليات كما في عمليات اخرى هو كيف اجعل العدو يفقد توازنه، وهذا هو الهدف الرئيس.

وتحدثت رئيسة الوزراء جولدا مائير في الكنيست حول اهداف اسرائيل من قصف العمق المصري وقالت انها تسعى لتحقيق ثلاثة اهداف هي:

١) جعل حكام مصر يدركون بان الغاء وقف اطلاق النار من شأنه ان يؤدي الى القتال على جانبي الحدود.

٢) تشويش الاستعدادات والمخططات المصرية الموجهة لتوسيع العدوان وتصعيده.

٣) افهام المصريين بانه في حالة عدم توقف اطلاق النار من جانبهم فاننا لن نسمح لهم بشن حرب استنزاف ضدنا حسب تقديراتهم ومخططاتهم.

عملية « بريحا »

في شهر كانون الثاني ١٩٧٠ سئل العميد مردخاي هود حول قدرة سلاح الجو الاسرائيلي على القيام بقصف في العمق المصري، وكان عدد طائرات الفانتوم لدى سلاح الجو ضئيلا، ووزعت هذه الطائرات على سربين الاول يرابط في جنوب اسرائيل والثاني في شمالها. فاجاب هود بالايجاب وقال: ان سلاح الجو مستعد للبدء بعملية سيطلق عليها اسم «بريحا» وفي نقاش جرى قبل ذلك ببضعة ايام تقرر عدم توصية الحكومة بالبدء بقصف العمق المصري.

لقد اقتنع رئيس الاركان حاييم بارليف برد هود الايجابي ونقل توصيته لوزير الدفاع. ولم يجد موشه ديان وزير الدفاع صعوبة في الحصول على موافقة الحكومة الاسرائيلية والبدء بالعملية الفريدة من نوعها.

في يوم ٧ كانون الثاني ١٩٧٠ في الساعة الثانية بعد الظهر بدأت عملية «بريحا» وقررت اسرائيل عدم نشر انباء حول العملية وكانت بيانات الناطق العسكري الاسرائيلي تعطي الانطباع بان القصف في الاراضي المصرية هو في الواقع استمرار للنشاطات الجوية على طول قناة السويس، وطلبت الحكومة من الاذاعة الاسرائيلية عدم ابراز انباء القصف ولكن الاسماء التي وردت في بيانات

الناطق العسكري الاسرائيلي بددت ستار الضباب فبالاضافة الى الاهداف الواقعة على طول قناة السويس وردت هذه المرة اسماء جديدة مثل التل الكبير وانشاصي ودهشور.

ان معسكرات الجيش المصري في تل الكبير تبعد حوالي ٥٠كم الى الغرب من قناة السويس وتقع على طريق الاسماعيلية ـ القاهرة. ويعرف اسرائيليون كثيرون هذه المعسكرات من خلال خدمتهم في الجيش البريطاني ابان الحرب العالمية الثانية. اما انشاص ودهشور فتقعان بالقرب من العاصمة المصرية ولا تبعد انشاص كثيرا عن المفاعل النووي المصري، وتقع بالقرب منها مدينة حلوان التي اقيمت فيها المصانع العسكرية المصرية. والى هذين الهدفين ارسلت طائرات من طراز فانتوم.

لقد كانت الطائرات الاسرائيلية بقيادة خيرة الطيارين الاسرائيليين لضمان التنفيذ التام والدقيق للمهمة. وارسلت طائرتا فانتوم الى دهشور لضرب قاعدة التدريب لوحدات صواريخ س أ ٢ الى الجنوبي الغربي من القاهرة. وتوجهت طائرتان آخريان من طراز فانتوم نحو انشاص وكلفتا بضرب معسكر للكوماندو وقيادة القوات الخاصة في الجيش المصري، واصابت الطائرات الاربع اهدافها في وقت واحد. وقامت بغارة واحدة القت خلالها ٤٠ قنبلة. وكانت الاصابات دقيقة جدا. واصيبت في انشاص قيادات القوات الخاصة ومدرسة الكوماندو ومستودعات الذخيرة وشبت حرائق عديدة. وفي دهشور اصيبت مستودعات عديدة، وكانت المفاجأة تامة ولم يكن احد يتوقع وصول الطائرات الاسرائيلية الى هناك واعتقد الكثيرون بأن دوي القنابل ناجم عن تدريبات يقوم بها الجيش المصري، وابطل مفعول بطاريات الصواريخ المصرية ولم يتدخل سلاح الجو المصري ابدا.

وبهذا فتحت صفحة جديدة في حرب الاستنزاف. بعد ذلك بستة ايام اي بتاريخ ١٣ كانون الثاني في الساعة ١٢ر٣٠ اغارت طائرتا فانتوم على عمق مصر ضد اهداف في التل الكبير ومعسكرات الخانكة الواقعة في الشمال الشرقي من القاهرة. وفي هذه المرة تمت عملية القصف بوساطة الحاسبات الالكترونية الموجودة في الطائرات وكانت الاصابات دقيقة للغاية. واشتعلت النار في مستودعات اللاسلكي التابعة لسلاح الجو المصري. وقتل عشرات الاشخاص وتصاعد الدخان

الاسود، وشوهد من القاهرة. وبعد خمسة ايام قامت طائرات الفانتوم بالاغارة مرة اخرى. لقد اختار سلاح الجو الاسرائيلي مواعيد مختلفة لتنفيذ عملية «بريحا» وفي هذه المرة اختيرت اهداف جديدة. وهي قيادة الفرقة المدرعة في معسكر القسطف ومستودعات الذخيرة في جبل حوف. واشتعلت النيران في هذه المستودعات وسمع صوت الانفجارات في ساعات الليل ايضا عندما انفجرت قنابل مزودة بكبسولات موقوتة في المعسكر.

لقد عاد الطيارون الاسرائيليون الى قواعدهم ينتابهم شعور بانهم قادرون على تنفيذ المهمة بدون اي ازعاج. وادرك المصريون بانهم غير قادرين على صد الهجوم الاسرائيلي الجديد. وقال مراسلون اجانب في القاهرة ان سلاح الجو المصري يجد صعوبة في اعتراض طائرات الفانتوم الحديثة، واذا لم تكن طائرات مصرية في الاجواء فان المصريين بحاجة لدقيقة ونصف او دقيقتين للاقلاع نحو طائرات الفانتوم الاسرائيلية. وبعد اكتشاف طائرات الفانتوم من قبل اجهزة الرادار لا يتمكن المصريون من الاقلاع لان طائرات الفانتوم تكون قد انتهت من مهمتها وعادت الى قواعدها.

لقد اشتدت حيرة مصر. واعترف عبد الناصر لاول مرة في مقابلة مع صحيفة لاموند الفرنسية بان سلاح الجو الاسرائيلي المزود بافضل التكنولوجيا الغربية اقوى بثلاثة اضعاف من السلاح الجوي المصري. واعترف عبدالناصر بانه امر طياريه بعدم التصدي للطائرات الاسرائيلية التي تخترق الاجواء المصرية. وكان هذا اعترافا واضحا بفشل سلاح الجو المصري العاجز عن الرد على التحدي الذي فرضه عليه طيارو سلاح الجو الاسرائيلي.

احتلال جزيرة شدوان ...

لقد انهالت الضربات على مصر الواحدة تلو الاخرى، وبتاريخ ٢٢ كانون الثاني بدأت عملية «رودس» لاحتلال جزيرة شدوان، فقد قامت ١٥ طائرة هليكوبتر تابعة لسلاح النجو الاسرائيلي بانزال عشرات المظليين في جزيرة شدوان بينما قامت طائرات مقاتلة بقصف اهداف مختلفة في الجزيرة.

لقد هزمت قوة الكوماندو المصرية التي كانت ترابط في الجزيرة، وفي غداة اليوم التالي قرر عبدالناصر التوجه الى موسكو، وفي نفس اليوم في الساعة ٣٠ر١٠

صباحا توجهت طائرات الفانتوم لتنفيذ «بريحا ٤» وفي هذه المرة اختيرت مشاغل سلاح الهندسة في حلوان جنوب القاهرة ومعسكرات الوصلة شرقي العاصمة المصرية.

لقد كان عبد الناصر مصمما على دعوة الروس للدفاع عن مصر بعد أن عجز سلاح الجو المصري ووحدات الدفاع الجوية عن تحقيق ذلك.

لقد فعل طيارو الفانتوم مايحلو لهم في الاجواء المصرية، وقبل ظهر يوم ٢٨ كانون الثاني، القيت على معسكر المعادي القريب من القاهرة حوالي ٩ أطنان من القنابل، وفي نفس الوقت أصابت طائرتا فانتوم قيادة دروع مصرية في دهشور.

وسمح احد الطيارين الاسرائيليين لنفسه بأن يلتقط بآلة تصوير خاصة صورا لمنطقة القصف بفيلم ملون، ونشرت صورة من هذا الفيلم في الصحف الاسرائيلية، وشوهدت فيها الحرائق والاصابات التي لحقت بالمنطقة التي تعرضت للقصف، ولم تجد الحكومة المصرية بدا من اعلان التعتيم في القاهرة.

واغلقت النوافذ وطليت مصابيح السيارات بالالوان القاتمة، وبحثت استخبارات سلاح الجو الاسرائيلي يوميا عن أهداف جديدة، وفي هذه المرة ارسلت طائرات الفانتوم الى مصر العليا لضرب مستودعات الذخيرة الكبرى في معسكر منقباد بالقرب من اسيوط، وقامت طائرتا فانتوم اخريان بتدمير محطة رادار كبيرة في بلطيم في شمال دلتا النيل.

لقد أسفرت هذه العمليات عن مقتل وجرح عشرات الجنود المصريين، ووجدت هيئة اركان الجيش المصري نفسها أمام مشكلة صعبة وهي: كيف يستمر العمل في المعسكرات المعرضة يوميا للقصف الشديد؟، لقد توقف الجيش المصري عن التدريبات واخرجت وحدات من المعسكرات ووزعت في الصحراء، وأمر عبدالناصر البحث عن وسائل لنقل قواعد تدريب الى دول عربية اخرى، وفي نفس الوقت ارسل جزءا من طائرات سلاح الجو المصري الى قواعد في السودان وليبيا، وشعرت اسرائيل بأن عملية بريحا نجحت بشكل لم يكن متوقعا ولم يكن احد يعلم آنذاك انه قد اتخذ قرار بارسال وحدات روسية لمصر.

وبحثت الحكومة الاسرائيلية في اقتراح يدعو الى توزيع منشورات في المدن المصرية تشرح فيها للشعب المصري اسباب اضطرارها لقصف اهداف عسكرية في قلب مصر، ولكن الاقتراح رفض لسبب ما على الرغم من تأييد العسكريين له، لقد

ازداد الشعـور بالنجاح عندما تم في الغارة الثامنة في العمق المصري يوم ٨ شباط ١٩٧٠ اسقـاط طائـرتي ميـج ٢١ هبتا لملاقاة الطائرات الاسرائيلية، وقد اسقطت الطائـرتـان من قبـل طائرة فانتوم بنيران المدافع ومن قبل طائرة ميراج كانت تمنح الحمـايـة لطائـرات الفانتوم في الاجواء المصرية، وكانت هذه المعركة الجوية احدى معـركتـين جرتـا اثنـاء القصف للعمق المصري، ودارت المعركة الثانية بتاريخ ٢٦ شبـاط ١٩٧٠، في البـدايـة اشتبكت طائرتا فانتوم بينما كانتا عائدتين من قصف بطاريـة صواريـخ في غرب القاهرة مع طائرات ميج ٢١، وانتهت هذه المعركة بدون نتـائج، ولكن بعد قليل جرى لقاء جوي آخر بين طائرات ميراج اسرائيلية وطائرات ميج ٢١ مصرية واسفر هذا اللقاء عن اسقاط ٣ طائرات ميج مصرية.

قصف ابو زعبل ...

بتـاريـخ ١٢ شبـاط وقـع خطأ اسفر عن قصف مصنع كبير للصلب في أبي زعبل وقتل عن غير قصد ٧٠ عاملا مصريا وجرح حوالي ١٠٠، وقد وقع ذلك خلال تنفيذ الهجوم التاسع ضمن عمليات القصف ضد اهداف في العمق المصري.

وقـد تمت الهجمـات على مرحلتـين: في البـدايـة ارسلت في السـاعة ١٥ر٨ صبـاحـا اربـع طائـرات فانتوم لضرب معسكرات الخانكة ومحطة الرادار في جبل عبيد بحيث تتوجه طائرتان لكل هدف.

بعـد ذلك بسـاعتين اغارت طائرتا فانتوم ودمرتا محطة الرادار في أبو صوير واتجهت طائرتان اخريان لضرب معسكرات المدفعية المصرية في دهشور، وهنا وقع الخطأ.

ان المصنـع يقـع بالقرب من السجن الشهير، الذي سجن فيه مئات اليهود المصريين ولقوا فيه اشد العذاب.

فقـد انحـرفت احـدى الطائرات عن طريقها وبسبب خلل فني وقع في جهاز التوجيه وأصابت المصنع.

لقـد كانت الطائـرة بقيـادة طيار ذي خبرة كبيرة وقام بغارات عديدة، ولكنه أخـطأ في التعرف على الهدف واتضح بأن الهدف الذي رغب في قصفه يقع بالقرب من قريـة مصريـة تحيـطها كثبان رملية وبمحاذاتها قناة مياه وطريق، وعلم الطيار بأن المعسكر محاط بالاشجار، ويضم ٢٥ منزلا تتوسطه بنايةكبيرة ومربعة ولم يكن

يعلم بأنـه على بعد أقل من ٣كم، حيث يقع مصنع الصلب «أبو زعبل» وقربه توجد قريـة مصرية محـاطة بالكثبـان الرمليـة وقنـاة مياه، كما توجد في منطقة المصنع اشجـار و١٢ بنـايـة تتوسطها بناية كبيرة وكان الشبه كبيرا بين منطقة مصنع أبو زعبـل والهـدف المخصص للقصف، وعنـدمـا انحرف جهاز التوجيه بسبب الخلل سقـطت القنـابـل داخـل المصنـع وخلال ثوان انتهى كل شيء ولم يكتشف الطيار الخـطأ الذي ارتكبه وواصل طريقه بعد أن اسقط حوالي ٥ أطنان من القنابل على المصنـع وفي الظهـر اعلنت وكـالات الانباء بأن طائرات اسرائيلية قصفت مصنعا مدنيـا، واعلنت اسرائيـل بأنهـا لم تغـير سياستها الرامية لضرب اهداف عسكرية فقـط، وعنـدمـا اتضـح فعـلا بأن مصنعـا مدنيـا قد قصف سارع وزيـر الدفاع الاسرائيـلي بالاتصـال بممثـل الصليب الاحمـر في اسرائيل وبرئيس مراقبي الامم المتحـدة في المنـطقـة وطلب منهما ابلاغ مصر بأن من بين القنابل التي القيت على المصنـع توجـد قنبلة زنتهـا ٤٠٠ كغم مزودة بكبسـولة توقيت وكان مقررا لها ان تنفجـر بعـد ٢٤ ساعة من القائها، وهذه القنبلة تخترق الارض وتدفن فيها حتى انفجـارهـا، وخـوفـا من أن يؤدي انفجـارها الى وقوع خسائر في صفوف المدنيين وطواقم الانقـاذ أو الصحفيين المصريين والاجانب الذين سيصلون الى المصنع فقد سارعت اسرائيل الى ابلاغ القاهرة بذلك على الرغم من حالة الحرب السائدة بينهما.

لقـد وقـع خطأ آخر اثناء قصف العمق المصري، وفي هذه المرة نجم الخطأ عن خطأ في التعـرف على الهـدف وعن خلل وقـع في الالة الحـاسبـة المـوجودة في الطائـرة، وكـان ذلك اليـوم في يوم ٨ نيسان، وفي الغارات الاخيرة لعملية «بريحا»، ففي ذلك اليوم توجهت طائرات فانتوم لقصف قيادة عسكرية في الصالحية والمنازل المتـاخمـة لهـا واتضـح بعـد القصف بأنه توجد مدرسة في احدى المباني واسفر القصف عن مقتل ٤٧ طالبا وجرح ٣٠ طالبا اخر.

الروس قادمون ...

بتاريخ ١٧ شباط وبعد دقائق من الساعة الثانية بعد الظهر ارسلت طائرات الفـانـتـوم مرة اخـرى لقصف اهـداف في العمق المصري وفي هذه المـرة كلفت الطائـرات لضرب بطاريـات صواريـخ ارض ـ جو، موجـودة بعيـدا عن الجبهـة،

واختـيرت بطاريتـان احـداهما تقع بالقرب من دهشور والثانية بالقرب من حلوان، وكـانت الاصابة دقيقة، اذ دمرت البطاريات بعد القاء ١٤ طنا من القنابل عليهما، وفي هذه المرة اطلقت صواريخ أرض ـ جو نحو الطائرات المهاجمة، واطلقت بطارية حلوان ٤ـ٥ صواريـخ باتجـاه طائـرتي فانتـوم ولكنها اخطأت ومرة اخرى ارسلت طائـرتـا فانتـوم لضرب بطارية صواريخ بالقرب من المنصورة، ولكن الغارة لم تنفذ وكـان ذلك يوم ٦ آذار، فخـلال توجه الطائرات الى هدفها اكتشف طيار وجود خلل فني في طائرته، ولتجنب وقوع الخطأ مثلما حدث في أبي زعبل، طلب الطياران اذنا بالعودة من الهجوم والقاء القنابل في البحر.

قبـل انتهاء شهر شباط شعرت اسرائيل بأن القطار الجوي الروسي يفرغ في مصر أسلحة حديثة وعددا كبيرا من العسكريين.

وبـدأت تظهـر في مصر بطاريـات صواريـخ حديثـة من طراز س أ ٣، وكان واضحـا بأن اسرائيـل ستـواجـه قريبـا سؤالا وهـو هل تستمـر في قصف العمق المصري على الرغم من وجود جنود سوفييت هناك؟

لقـد اقتـرح العميـد مردخـاي هود قائـد سلاح الجـو الاسرائيـلي التلميح للسـوفييت بعدم موافقة اسرائيل على مرابطة وحدات سوفياتية في دولة تعيش معها حالة حرب، واقتـرح هود ضرب بطاريات الصواريخ الجديدة التي جلبها السوفييت معهم ووضعوها بالقرب من القاهرة، وقال إن ضرب هذه الصواريخ سيعيق انتشار بطاريات الصواريخ السوفياتية ولكن اقتراحه رفض.

في شهر نيسان بدأت عملية «بريحا» تلفظ انفاسها.

في البـداية امتنعت الطائرات الاسرائيلية عن قصف منطقة القاهرة، وركزت عملياتها في مناطق الدلتا، وكانت آخر عملية في اطار هذه الهجمات قد جرت بتاريخ ١٣ نيسـان في السـاعة ١٠ر١١ صباحا، ومرة اخرى ارسلت اربع طائرات فانتوم الى اهـدافها، وقامت طائرتان بمهاجمة بطارية صواريخ س أ ٢ بالقرب من المنزلة، وقـامت طائـرتـان اخريان بضرب محطة رادار بالقرب من وادي زور، وبهذا انتهت عمليـات القصف في العمق المصري، وفضـل سلاح الجو في هذه المرحلة الامتناع عن التحـرش بأسراب الاعتـراض الروسيـة، ومـرة أخـرى ارسلت الطائـرات في منتصف شهـر أيار لضرب أهداف في رأس بناس على شاطىء البحر الاحمر، ولكن معـظم الهجمـات الجـوية تركزت على الجبهة على أمل أن لا يتدخل السوفييت بما

يجري في الجبهة اذ ركزت اسرائيل هجماتها على الجبهة.

وكان أملا في غير محله، وانهار تماما في المعارك الحيوية التي دارت بين الطائرات الاسرائيلية والطيارين السوفييت.

شهر واحد ....

لقد كان شهر شباط ١٩٧٠ احد الاشهر المكثفة الذي من شأنه أن يدل على حجم حرب الاستنزاف، والعبء الملقى على سلاح الجو الاسرائيلي، فبالاضافة الى الغارات على العمق المصري فقد عمل سلاح الجو الاسرائيلي ضد الجيش السوري ايضا، بتاريخ ١ شباط توجهت الطائرات الاسرائيلية للقيام بعملية ضد مواقع سورية في منطقة رفيد بهضبة الجولان، بعد أن أطلقت النار السورية على مواقع الجيش الاسرائيلي، واشتركت في الهجمات ٥٠ طائرة وأصابت دبابات ومواقع مدفعية سورية عديدة.

وبدأ سلاح الجو الاسرائيلي باستخدام طائراته لضرب آليات الفدائيين في الاردن ولبنان التي كانت تطلق صواريخ الكاتيوشا على المستوطنات الاسرائيلية، وكلفت الطائرات الاسرائيلية بالبحث عن الآليات المشبوهة التي تسير على الطرق المحاذية للحدود وضربها.

على الجبهة المصرية قام سلاح الجو الاسرائيلي خلال شهر شباط ١٩٧٠ بـ ٥٠٠ غارة هجومية والقت الطائرات الاسرائيلية على المعسكرات المصرية والمواقع وبطاريات الصواريخ والمدافع المضادة للطائرات حوالي ٨٠٠ طن من القنابل بما فيها قنابل نابالم، من بين هذه الغارات خمس غارات في قلب العمق المصري والباقي على جبهة قناة السويس، حيث هوجمت هناك ٥٢ موقعا و٤ معسكرات و٦١ بطارية مدفعية و٢٢ بطارية مدافع مضادة للطائرات، في هذا الشهر تقرر عدم اراحة الجنود المصريين على الجبهة حتى في ساعات الظلام وانهاكهم وعدم تمكينهم من النوم في الليل، وكانت غارات سلاح الجو الاسرائيلي تتم في ضوء القمر، والقيت خلالها قنابل النابالم على المواقع المصرية.

خلال شهر شباط برزت عملية اخرى اطلق عليها أسم «زيكوكيت ب» تم خلالها اغراق كاسحة الغام مصرية في ميناء الغردقة على شاطىء البحر الاحمر، وكان ذلك ردا على ضرب قطعتين بحريتين اسرائيليتين في ميناء ايلات، وقد اصيبت

هاتان القطعتان بالغام زرعها تحتها رجال الضفادع المصريون الذين قدموا من منطقة العقبة.

بتاريخ ٦ شباط في حوالي الساعة ١٦٠٠ ارسلت ١٨ طائرة سكايهوك، برفقة عدد من طائرات الفانتوم الى الغردقة واكتشفت كاسحة الالغام في الميناء، وبدأت الطائرات في الاغارة عليها، وبعد اصابتها التصقت الكاسحة بسفينة مدنية أجنبية كانت ترسو هناك وعندئذ صدرت الاوامر للطائرات بالتوقف عن الهجوم، وعندما ابتعدت الكاسحة عن السفينة عاودت الطائرات الاسرائيلية هجومها واغرقتها وكان على متنها ٨٠ جنديا مصريا ولم ينج منهم سوى قلائل فقط.

في شهر شباط مني سلاح الجو الاسرائيلي بخسائر في عملياته ففي الجبهة السورية قتل بتاريخ ٢ شباط طيار يدعى شلومو نابوت (فينتراوب) وكان من أكفأ الطيارين في سلاح الجو الاسرائيلي.

التغلغل في سوريا ...

لقد اشتدت النشاطات الهجومية على الجبهة السورية خلال شهر شباط، والى جانب الطائرات الهجومية فقد اشتركت اسراب طائرات الهليكوبتر في عمليات مشتركة مع مظليي الجيش الاسرائيلي والقوات المختارة الاخرى، وبتاريخ ١٦ آذار ١٩٧٠، ليلا حملت طائرات الهليكوبتر مجموعات صغيرة من المقاتلين الى عمق الاراضي السورية وعلى بعد ٣٠كم الى الشمال من دمشق قطعت هذه المجموعات خطوط الضغط العالي بين العاصمة السورية ومدينة حمص وقامت قوة اخرى جلبت بطائرات الهليكوبتر بقصف قيادة سورية في القطيفة الى الشمال الشرقي من دمشق. وفي نفس الوقت عملت قوة اخرى في نفس الليلة في عمق الجبهة ونسفت جسورا على الطرق الرئيسة.

وبتاريخ ١٦ حزيران ١٩٧٠ ساعد سرب من طائرات الهليكوبتر في عملية مشابهة في عمق الاراضي السورية، وفي هذه المرة نقلت قوة مظلية مزودة بهاونات عيار ١٢٠ملم الى منطقة النبك على بعد حوالي ٧٠كم الى الشمال الشرقي من دمشق.

وهناك كانت للجيش السوري قاعدة لتدريب الجنود الاغرار، وقام المظليون الذين وصلوا على متن ثلاث طائرات هليكوبتر بنصب مدافعهم الهاون على بعد

بضعة كيلو مترات من المعسكر وبدأوا بقصف سريع ومفاجىء وأسفر القصف عن مقتل عدد من الجنود السوريين، في هذا الشهر اشتدت حرب الاستنزاف على الجبهة السورية اكثر من أي وقت مضى.

وبتاريخ ٢٤ حزيران قرر السوريون الرد على نشاطات الجيش الاسرائيلي، وأغاروا على موقع اسرائيلي في منطقة الخشنية، وفي نفس المساء صدرت الاوامر لسلاح الجو بالقيام بنشاطات مكثفة، ضد السوريين، واستمرت النشاطات الجوية الاسرائيلية في اليوم التالي أيضا، وتم فيها قصف معسكرات الجيش وقواعد الذخيرة وبطاريات المدفعية في عمق الاراضي السورية واستمرت المعركة يوم ٢٦ حزيران ايضا، وفي نفس الوقت قام الجيش الاسرائيلي باغارة مدرعة على المواقع السورية، وبعد ثلاثة ايام من المعارك المكثفة مني الجيش السوري بخسائر تتراوح بين ٤٠٠ ـ ٥٠٠ جندي بين قتيل وجريح.

قصف الخنادق ...

في شهر آذار اكتشف سلاح الجو الاسرائيلي بأن المصريين بدأوا في حفر خنادق من نوع جديد في الجبهة واتضح بأنها خنادق اقيمت لاستقبال بطاريات صواريخ جديدة يبدو انها من طراز س أ ٣، واقامتها في منطقة الجبهة وبدأ جهد كبير لمنع استكمال هذا العمل وكان المصريون يعملون بحماس في بناء الخنادق باشراف جنرال من سلاح الهندسة، وجلبوا الى منطقة الجبهة الاف العمال المدنيين والمهندسين، وعملوا في الليل تحت أضواء الفوانيس الكبيرة وبمحاذاة الطريق الرئيس بين الاسماعيلية والقاهرة، مد المصريون خطوط كهرباء من خط الضغط العالي، ورد سلاح الجو الاسرائيلي على هذا العمل بقصف ليلي شديد، وقصف في شهر آذار ٣٨ خندقا، وهكذا استمر القصف، وفي شهر أيار قصف ٨٠ خندقا وفي شهر تموز قصف ١٠٦ خنادق، وبات جليا بأن المصريين يولون اهمية خاصة لهذه الخنادق، ولم تكن اسرائيل تعلم آنذاك حجم الخسائر في الجانب المصري، وكشف الرئيس المصري انور السادات بعد الحرب في رسالة بعث بها الى الرئيس العراقي بأن الخسائر بلغت في بعض الايام ٣٠٠ ـ ٤٠٠ قتيل، من بين العمال المدنيين والعسكريين، وتحدث محمد حسنين هيكل رئيس تحرير الاهرام حول ذلك في كتابه «الطريق الى رمضان» وقال ان، حوالي ٤٠٠٠

عامل مدني قتلوا اثناء عملهم في منطقة الجبهة لمساعدة الجيش المصري في اقامة قواعد صواريخ جديدة، اثناء تعرضهم لقصف الطائرات الاسرائيلية، وأضاف لا بد من تقديمها لان في هذه المنطقة التي تبعد حوالي ٣٠كم عن قناة السويس سيتقرر مصير الشرق الاوسط بأسره.

لم ينجح المصريون في اقامة بطاريات الصواريخ الجديدة، على قناة السويس في ظل استمرار اطلاق النار، ولكنهم نجحوا في اقامة بطاريات صواريخ تحت ستار الظلام واقامة كمائن للطائرات الاسرائيلية، ولكن لم يتمكنوا من اقامة جميع بطاريات الصواريخ.

عندما أعلن وقف اطلاق النار دفع المصريون ببعض بطاريات الصواريخ الى الخطوط الامامية وخرقوا بذلك وقف اطلاق النار، وترددت اسرائيل في كيفية الرد على هذا الخرق.

وانقضى وقت طويل الى أن تمكنت الاستخبارات الاسرائيلية من اقناع الاستخبارات الامريكية بأن المصريين خرقوا اتفاق وقف اطلاق النار فعلا، وبقيت بطاريات الصواريخ المصرية في مكانها حتى اندلاع حرب اكتوبر.

المعركة مع الروس

لم يبدأ تدخل الروس في حرب الاستنزاف بين مصر واسرائيل دفعة واحدة، ولكن هذا التدخل بلغ ذروته في المعركة الجوية التي دارت بين طائرات سلاح الجو الاسرائيلي وطيارين سوفييت، وأسفرت عن اسقاط خمس طائرات ميج روسية.

في البداية اعتاد مستشارون ومدربون سوفييت على التدخل في حرب الاستنزاف، وخاصة في مجال التخطيط، وساعدوا المصريين على الاستفادة من دروس المعارك، ولمس وجود السوفييت في كل مكان في جميع مستويات القيادة والتخطيط والسيطرة، وشعر الجيش الاسرائيلي بأن السوفييت يتدخلون في تخطيط عمليات القصف المدفعي وعمليات الاغارة على القوات الاسرائيلية في الجبهة، ولكن هذه المساعدة لم تغير نتائج المجابهة على الجبهة، ومنذ اللحظة التي تدخل فيها سلاح الجو الاسرائيلي كان واضحا بأن فشل عبدالناصر عسكرياً أصبح مضموناً وأصيب السوفييت بالقلق وكانوا يخشون سقوط نظام عبدالناصر، والتأثير الخطير الذي سيترتب عليه هذا السقوط، في مصر ودول عربية اخرى، ومن الجدير بالذكر

أن السوفييت ابلغوا شركاءهم في حلف وارسو خلال شهر تشرين الثاني ١٩٦٩، بأنهم قد يضطرون لارسال وحدات روسية لمواجهة سلاح الجو الاسرائيلي.

وفي اواخر شهر كانون الثاني وصل عبدالناصر الى موسكو وطلب مساعدة عسكرية مباشرة وفورية، ومرابطة وحدات مضادة للطائرات وأسراب مقاتلة في مصر، وكانت اسرائيل قد بدأت قبل ذلك باسبوعين بقصف العمق المصري، وأدى وصول طائرات الفانتوم الى ضواحي القاهرة الى اثارة غضب عبدالناصر.

وقبل أيام معدودة من وصوله الى الكرملين استولى مظليو الجيش الاسرائيلي على جزيرة شدوان الواقعة على البحر الاحمر.

لم يكن امام الكرملين خيار سوى الاستجابة لطلب جمال عبدالناصر، على الرغم من التعهد الذي قطعه السوفييت للادارة الامريكية بعدم التدخل المباشر في الحرب، وقرروا ارسال وحدات عسكرية الى مصر، لقد أدرك السوفييت بأن سلاح الجو المصري عاجز عن مواجهة الطائرات الاسرائيلية التي تقصف العمق المصري.

في أواخر شهر كانون الثاني وفي بداية شهر شباط وصلت الانباء الاولى التي تتحدث عن قطار جوي سوفياتي تتجه الى مصر، وفي شهر آذار كان واضحا بأن الروس يقيمون في مصر بطاريات صواريخ أرض ـ جو، من طراز س أ ٣.

وفي البداية نصبت هذه البطاريات الافضل من بطاريات صواريخ س أ ٢ بالقرب من الاسكندرية.

ان صاروخ س أ ٣ يعمل بالوقود الجاف، ويمكن اخفاؤه بسهولة، وباستطاعته اصابة الطائرات التي تحلق على ارتفاع منخفض ويتمتع بسرعة تصل الى ٤ ماك، وبعد اقامة الصواريخ بالقرب من الاسكندرية جاء دور القاهرة، وبعدها أقام السوفييت صواريخ أرض ـ جو في منطقة اسوان وكان واضحا انهم قرروا الدفاع عن مصر ومنع طائرات الفانتوم الاسرائيلية من التغلغل في الاراضي المصرية.

لقد أدى وصول السوفييت الى مصر الى توقف القصف الاسرائيلي في العمق المصري وبرر موشيه دايان وزير الدفاع قرار اسرائيل بالقول: ليست لنا رغبة في التصرف في أجواء القاهرة كما يحلو لنا، ومع ذلك فاننا ملزمون بحماية انفسنا على خط اطلاق النار.

محاولات اعتراض روسية...

لقد تجاهل الروس التصريحات الاسرائيلية واتضح بسرعة أن صواريخ أرض - جو ما هي سوى احدى عناصر المجموعة القتالية التي يقيمها السوفييت في مصر، فبالقرب من بطاريات الصواريخ اقيمت مواقع لمدفعية مضادة للطائرات موجهة بالرادار، لحماية هذه الصواريخ.

لقد احضر السوفييت معهم أجهزة رادار ووحدات للدفاع عن بطاريات الصواريخ، واضيفت اليها بعض الاسراب المقاتلة من طراز ميج ٢١، ورابطت اسراب روسية في مطار القاهرة غرباوفي مطارات أخرى، ولم ينقض وقت طويل حتى علمت الاستخبارات الاسرائيلية بأن طائرات روسية مقاتلة ترابط في مطارات المنصورة وكتمية وأشبين الكوم وبني سويف، وقامت هذه الاسراب بمهمة حماية الاجواء المصرية من الطائرات الاسرائيلية، واتضح بسرعة بأن المصريين والسوفيات تقاسموا الادوار فيما بينهم، بحيث يتولى سلاح الجو المصري مسؤولية الدفاع الجوي عن مصر العليا وجنوب السويس والمنطقة الواقعة فوق البحر وشمال بورسعيد وحماية أجواء القاهرة والاسكندرية، وكان يمكن منع وقوع اشتباك بين الطائرات الاسرائيلية والروسية لو نفذ هذا التقسيم، ولكن الامور تطورت بشكل آخر.

في يوم ١٨ نيسان ١٩٧٠ حاول الروس التحرش بالطيارين الاسرائيليين، فقد حاولت طائراتهم اعتراض فانتوم اسرائيلية ارسلت للاجواء المصرية في مهمات تصويرية وتأكد من اللحظة الاولى بأن الطائرات المعترضة هي طائرات ميج روسية، على الرغم من أنها تحمل شعار سلاح الجو المصري، فقدكان الطيارون يتحدثون بالروسية مع مركز المراقبة.

وصدرت الاوامر للطيارين الاسرائيليين بالامتناع عن الاشتباك معهم واستجاب الطيارون للامر وعادوا الى قواعدهم.

لقد امتنعت اسرائيل عن نشر تفاصيل حول الاشتباك بين الطيارين الاسرائيليين والسوفييت واكتفت بابلاغ واشنطن بذلك، ولكن واشنطن طلبت من اسرائيل نشر نبأ وجود طيارين سوفييت في مصر، وكانت الادارة الامريكية تواجه آنذاك مشاكل اعلامية خطيرة حول القصف الذي قامت به الطائرات الامريكية في

كمبوديا، وكان نشر النبأ حول الطيارين السوفييت في مصر من شأنه ان يخفض الضغط على الادارة الامريكية ويقنع الرأي العام والكونغرس بأن الاتحاد السوفياتي يخطط لهجوم مكثف على مصالح الغرب الحيوية.

لقد نشر النبأ في البداية في صحيفة نيويورك تايمز، بعد ذلك نشرت اسرائيل نبأ خاصا حول ظهور الطيارين الروس في مصر.

وكان السؤال الذي واجه السوفييت حاليا هو هل تستطيع هذه الدولة العظمى منع اسرائيل الصغيرة من شن الحرب على هواها؟

بتاريخ ٢٥ تموز اتضح نهائيا بأن لا مناص من المواجهة المباشرة بين سلاح الجو الاسرائيلي والطيارين الروس، اذا ما أرادت اسرائيل الاستمرار في تشغيل طائراتها لحماية خطوط الجيش الاسرائيلي في قناة السويس، واتضح بأن الروس لا يكتفون بالدفاع عن أجواء مصر في عمق الدولة وجنوبها، بل يريدون الاقتراب خطوة خطوة من الجبهة ذاتها.

في ذلك اليوم ارسلت طائرات سكايهوك للقيام بعملية في منطقة الجبهة، فخرجت الطائرات الروسية نحوها وحاولت اعتراضها، ولكن الطائرات الاسرائيلية انسحبت من المعركة، وهنا واصلت الطائرات الروسية ملاحقتها وتوغلت في سيناء وأطلقت احدى الطائرات صاروخ جو ـ جو أصابت شظاياه ذيل طائرة سكايهوك واضطرت للهبوط في مطار رفيديم وليس في قاعدتها وهكذا اتخذ القرار.

الرد على التحدي الروسي...

لقد قدم وزير الدفاع ورئيس الاركان اقتراحا للحكومة الاسرائيلية يدعو الى عدم الاحجام عن المواجهة المباشرة مع الطيارين الروس والاستجابة لتحديهم، ووافقت الحكومة على الاقتراح، وأوضح رئيس الاركان حاييم بارليف فيما بعد، لقد تقرر مجابهة الروس وضربهم لكي يكون خوفهم منا عمليا وليس نظريا، ونجمت رغبتنا في الاشتباك مع الروس عن تصرفاتهم نحونا ومحاولتهم اعتراض طائراتنا واطلاق النار على طائرة سكايهوك.

لقد كان طيارو سلاح الجو السوفياتي لغزا بالنسبة لاسرائيل، ومنذ الحرب العالمية الثانية لم يشتركوا في معارك جوية وامتنعوا من التدخل المباشر في حروب الآخرين، وكان معروفا بأن طيارين سوفييت اشتركوا في نهاية الحرب اليمنية

بقصف مدن يمنية ولكنهم لم يشتركوا في معارك جوية.

وكانوا يفتقرون الى الخبرة الحربية ولكنهم كانوا ينتمون الى دولة عظمى، وكان معروفا انهم ينتقدون الطيارين المصريين على اسلوبهم في اعتراض الطائرات الاسرائيلية.

لقد قررت اسرائيل عدم المجازفة، ومنذ اللحظة التي تقرر أن يشترك في هذه المعارك أفضل الطيارين الاسرائيليين وتم اعداد «منتخب» من الطيارين الاكفاء.

لقد دارت المعركة الجوية مع الروس بتاريخ ٣٠ تموز ١٩٧٠ وبدأت في الساعة ٢٠ر١٤ بعد الظهر، واستغرقت دقائق معدودة فقط، فقد هاجمت طائرات فانتوم هدفا مصريا في خليج السويس، وقامت طائرات فانتوم اخرى بحمايتها بالاضافة الى طائرات ميراج وبينما كانت طائرتان من طراز فانتوم تلقيان قنابلهما على الرادار المصري في منطقة السخنة، ارسل السوفييت طائراتهم نحوهما، وكان رد فعلهم بطيئا، وانقضت ١٠ـ١٢ دقيقة الى أن وصلت طائرات الميج الروسية الى المنطقة، في البداية انطلقت ٨ طائرات من مطار بني سويف، وبعد ذلك اقلعت ١٢ طائرة من مطار كوم اوشيم، وأقلعت ٤ طائرات اخرى الى منطقة المعركة من مطار الكتمية، وخلال ثوان تحولت المعركة الى مجابهة جماعية، في البداية دخلت الى المعركة اربع طائرات روسية قدمت من بني سويف، ولكن الطائرات تبعثرت بسرعة وأصبحت كل طائرة تحلق بمفردها، وفي هذه الحالة تتجلى قدرة الطيار وكفاءته وخاصة عندما يجد نفسه وحيدا في المعركة بدون دعم أو حماية.

بعد المعركة الجوية بسنوات ـ بعد توقيع اتفاقية السلام بين اسرائيل ومصر، قال قائد سلاح الجو المصري لعدد من الطيارين الاسرائيليين بأنه جلس اثناء المعركة الجوية في مركز المراقبة وبقربه جلس قائد سوفياتي كبير، وأضاف انه شاهد الطائرات الاسرائيلية قادمة للهجوم واعتقد في البداية ان الطائرات جاءت للقيام بالتصوير وارسل السوفييت طائراتهم نحوها وعندما رأينا بأن الطائرات الاسرائيلية تتجه نحو طائرات الميج وتنضم اليها فجأة طائرات اسرائيلية اخرى من اتجاه آخر، أدركنا بأن الروس دخلوا في كمين مثلما حدث لطائراتنا اكثر من مرة، وقلت للروسي الجالس بقربي ان من الافضل لطائراتكم أن تنسحب فاتجه نحوي، وقال بفخر نحن لا نهرب، وكانت النتيجة معروفة ودفع الروس ثمنا باهظا في لقائهم مع الاسرائيليين.

لقــد اصيب الروس بالبلبلة منــذ اللحــظة الاولى وقد لمس في خلال الشتائم الروسيــة التي سمعت بأجهزة اللاسلكي التابعة لهم، والقت الطائرات الاسرائيلية الاولى التي دخلت المعــركــة خزانات الوقود الاضافية ليسهل عليها القيام بالمناورة وأخــطأ عدد من الطيارين الروس وبدأوا في مهاجمة الخزانات الكبيرة الهاوية نحو الارض اعتقــادا منهم بأنهــا طائــرات اسرائيلية وأصابوا عدداً من الخزانات ومن المحتمل انهم أعتقدوا في البداية انهم أصابوا الطائرات الاسرائيلية.

لقــد بذل الروس كل ما بوسعهم لتحقيق انجــازات، وحــاولوا اغــلاق قنوات الاتصال التابعة للطيارين الاسرائيليين ولكنهم فشلوا.

لقــد تمكن الروس من الركوب فوق طائرة من طراز فانتوم وطائرة اخرى من طراز ميراج، ولكن لم يحققوا أية نتائج، واسقطت الطائرات الروسية بصواريخ جو ـ جو وبنــيران المــدافــع، وأصاب طيار اسرائيلي طائرة ميج بواسطة صاروخ ولكنه اصيب فيمــا بعد بصاروخ في ذيل طائرته واضطر الى الانسحاب من المعركة وهبط في قاعدته بسلام.

وكــانت تلك الاصــابة الوحيدة التي منيت بها الطائرات الاسرائيلية، وخلال أقــل من أربــع دقــائق شوهــدت ٣ مظلات لطيــارين روس تتــأرجح في الجو، فقد أصــابت طائــرتــا فانتوم طائرتي ميج، وأصابت طائرتا ميراج طائرتين سوفياتيتين، واتضــح فيمــا بعــد بأن أحــد طيــاريِ الميراج أصاب طائرة اخرى ولكنها واصلت سيرها وتحطمت بعيدا عن منطقة القتال.

بعد ذلك صدرت الاوامر للطائرات الروسية بالانسحاب والابتعاد عن ميدان المعــركــة وكانت تلك هزيمة تامة لان الطائرات الاسرائيلية بقيت في الاجواء المصريــة عنــدمــا انسحبت الطائــرات الروسيــة، وبعــد المعركة بخمس دقائق أمر مردخــاي هود الطيــارين الاسرائيليين بالعودة الى الاراضي الاسرائيلية، قبيل انتهاء المعــركــة أرســل الســوفيــات طائــرات اخرى ولكنها لم تقترب من المعركة، وحلقت طائــرات هليكوبتر روسية في الصحراء بحثا عن الطيارين الذين اسقطت طائراتهم وعثــر على طيــارين جريحــين وعلى طيار ثالث وهو قتيل، اما الطياران الاخران فقد هبطا بسلام.

انتصار اسرائيلي تام ...

لقد كان الانتصار الاسرائيلي تاما وشعر الطيارون الاسرائيليون بأن الطيارين الذين اشتركوا في المعركة معهم لم يكونوا بمستوى قتالي رفيع، وقال بعضهم ان المصريين كانوا أحيانا افضل منهم، ولم يعرف الروس متى ينسحبون من المعركة، ولم تكن اسرائيل وحدها راضية عن نتائج المعركة، فقد اتضح فيما بعد بأن المصريين شمتوا بالروس الذين كانوا لا يكفون عن انتقادهم ولومهم واتهامهم بأنهم لا يعرفون كيف يواجهون الطيارين الاسرائيليين.

في اليوم التالي الذي أعقب المعركة وصل قائد سلاح الجو السوفياتي الى مصر لدراسة نتائج أول معركة جوية يخوضها الطيارون الروس بعد الحرب العالمية الثانية.

بعد المعركة الجوية اجتمع وزير الدفاع الاسرائيلي بالطيارين والقادة في سلاح الجو الاسرائيلي وأوضح موشيه دايان الاسباب التي دفعته لاتخاذ القرار لمواجهة الطيارين الروس وقال:

لقد جاء الروس الى هنا ومعهم التكنولوجيا التي ستستخدم في الحرب المقبلة، وقد أوضحنا للولايات المتحدة وللاتحاد السوفياتي ولمصر بأن اسرائيل ليست تشيكوسلوفاكيا واذا حاولت دولة عظمى مهاجمتنا فاننا لن نتردد عن القتال، واذا جاء الروس فانهم سيواجهون حديدا ساخنا، هنا لن تتكرر معركة متسادا فنحن سنحارب وسنعيش.

وسائل الدفاع الجوي

في اليوم الاول لقيام «دولة اسرائيل» حقق رجال وسائل الدفاع الجوي اول انجاز في تاريخهم، ففي ذلك اليوم بدأ سلاح الجو المصري بقصف اهداف مختلفة في «البلاد»، وكان الهدف الرئيس الذي اختاره سلاح الجو المصري في ذلك اليوم مدينة تل أبيب، وركزت الطائرات المصرية هجماتها ضد محطة توليد الكهرباء ومطار دوف الذي رابطت فيه الطائرات الحربية الاسرائيلية، وتمكن طاقم مدفع مضاد للطائرات من طراز «هسيسبانو ـ سويسا» عيار ٢٠ملم من اسقاط طائرة مصرية من طراز سبيت فاير، وكان انجازا رائعا، ووقع الطيار المصري في

الاسر وأدلى بمعلومـات عن سلاح الجـو المصري ومخـططاتـه الحـربية، وانقضت سنوات حتى تمكنت وسائل الدفاع الجوي الاسرائيلية من تحقيق انجاز مشابه.

وكان ذلك في حرب حزيران ١٩٦٧، وحتى ذلك الحين اجتازت وسائل الدفاع الجـوي تطورات مختلفـة بمـا في ذلك انتمـاؤها السلاحي، فقد انتقلت من سلاح المدفعية الى سلاح الجو الاسرائيلي.

قبـل الانجـاز الاول الذي حققته وسائل الدفاع الجوي عام ١٩٤٨ ببضع ساعات، دخلت الى ميناء تل أبيب سفينة شحن تدعى «رسور كتسيا» وبها حمولة تتـألف من ٢٥ مدفعا مضادا للطائرات عيار ٢٠ملم من انتاج المصنع السويسري «هسيسبانو ـ سويسا».

لقد أمضى داني كمحي مندوب المشتريات العسكرية أسابيع عديدة في اقناع مدراء المصنع السويسري ببيع هذه المدافع الاوتوماتيكية المضادة للطائرات لليهود في فلسـطين، وعنـدمـا نجح في اقناعهم نقلت هذه المدافع الى أحد موانىء اوروبا وتسلمهـا مندوب مشتريات الجيش الاسرائيلي في اوروبا بنحاس فازه، وشحنها الى «البلاد»، وهي مغطاة بأكياس مليئة بالبطاطا للتمويه على السلطات البريطانية، ولم تنقض ايام قليلة حتى بدأت هذه المدافع عملها، واستخدمت لاول مرة ضد مواقع العرب بالقرب من مدينتي حولون وبات يام، وفي هجوم قوات منظمة ايتسل على يافا.

في نفس الشهـر الذي وصلت فيـه المـدافـع المضادة للطائرات، افتتح أول معسكر للتدريب على استخدام المدافع المضادة للطائرات، وكان في مصنع للسبيرتو في رمال هرتسليا، فقد أقيم في ذلك المكان مؤخراً فندق اكاديا، وكان المعسكر يعمل سرا، وتدرب فيه طلبة المدارس الثانوية الذين أنهوا دراستهم واستعدوا للتجنيد في الجيش.

وحـددت لهـؤلاء الطلبـة خمسة ايام من التدريب فقط، ليصبحوا افرادا في أجهـزة وسـائـل الدفـاع الجـوي، وقـال أحـد قادة وسائل الدفاع الجوي أن بن غوريـون أولى أهميـة بالغـة لموضـوع المقاومات الارضية فور نشوب المعارك، وقام بنفسـه بزيارة المعسكر وبرفقته يجائيل يدين وشموئيل ادمون قائد سلاح المدفعية آنـذاك، وتقرر اجراء تدريب على الرماية امام الحضور، ولكن الرماية لم تنجح، ولم يصب الجنود البراميل في أول محاولة.

لقد وزعت المدافع بعد ذلك في مختلف انحاء «البلاد» واستخدمت في المعارك التي جرت في غور الاردن والنقب.

ان الطاقة البشرية التي ارسلت للعمل في وسائل الدفاع الجوي، كانت في البداية خليطا بشريا غريبا، طلبة مدارس جندوا بشكل مبكر ومهاجرون جدد ونساء تقرر الحاقهن بوحدات شبه مقاتلة، كما اقيمت بطارية جميع افرادها من النساء اللواتي هاجرن من اوروبا، وكان قائد البطارية رجلا، لقد رابطت بطارية النساء بالقرب من تل ابيب لحماية المدينة من طائرات «العدو»، وكان القادة الاوائل لوسائل الدفاع الجوي ممن خدموا في الجيش البريطاني واكتسبوا خبرة في هذا المجال وطبقوها في الجيش الاسرائيلي.

لقد كانت وسائل الدفاع الجوي منذ تأسيسها بمثابة العنصر الغريب في الجيش الاسرائيلي وكان الجميع ينظرون اليها بقدر ضئيل من الاهمية، وفي عام ١٩٥١ اقيمت قيادة وسائل الدفاع الجوي، وكانت مسؤولة عن كتيبتين: الاولى في شمال البلاد والثانية في أوساطها، وكانت الكتيبة المرابطة في هرتسليا مسؤولة عن اواسط «البلاد» وجنوبها.

بعد حوالي عامين شكلت كتيبة ثالثة وزودت بأسلحة حديثة موجهة بأجهزة رادار وعيارها ٧ر٣ بوصة.

بالاضافة الى الكتائب النظامية فقد اقيمت في تلك السنين وحدات احتياطية لوسائل الدفاع الجوي، كما شكلت وحدات مراقبة للمدافع المضادة للطائرات وعين في قيادة سلاح الجو الاسرائيلي ضابط اركان مهني لشؤون وسائل الدفاع الجوي، بالاضافة الى كتائب الدفاع الجوي التي عملت بشكل مستقل، فقد شكلت في أواخر عام ١٩٤٩ ثلاث وحدات خاصة الحقت بثلاثة ألوية نظامية في الجيش الاسرائيلي، وكانت تلك الوحدات للمدافع المضادة للطائرات والدبابات والحقت وحدة بلواء جولاني واخرى للواء جبعاتي وثالثة بلواء الدروع النظامي، «اللواء السابع» وكانت هذه الوحدات تابعة لقيادات الالوية، ولم تمض ايام طويلة حتى شمل قرار حكومة اسرائيل بتقليص الميزانية العسكرية لهذه الوحدات والغيت تماما.

خلال حرب سيناء ١٩٥٦ جندت جميع وسائل الدفاع الجوي والحقت جميعا، لاول مرة، بقيادة سلاح الجو الاسرائيلي.

لقد كانت المخاوف من طائرات «العدو» كبيرة واثرت هذه المخاوف على رئيس الوزراء وزير الدفاع دافيد بن غوريون وجعلته يغير مخططات عملية سيناء ١٩٥٦ ويتوصل الى اتفاق مع الفرنسيين يقضي بمرابطة اسراب فرنسية مقاتلة في اسرائيل.

لقد كان مقررا أن تقوم وحدة مراقبة مركزية بالابلاغ عن تسلل طائرات معادية الى بطاريات المدفعية، ولكن هذه البطاريات لم تثق بوحدة المراقبة، وبالاضافة اليها اقيمت مراقبات جوية لاكتشاف طائرات العدو، وصدرت الاوامر لوحدات الدفاع الجوي المرابطة قرب تل أبيب باطلاق النار بحرية تامة.

وحظر على طائرات سلاح الجو الاسرائيلي الاقتراب من أجواء تل أبيب، وفي احدى المرات أخطأت احدى الطائرات الاسرائيلية واطلقت عليها نيران المقاومات الارضية وأجبرتها على الفرار.

ان سلاح الجو المصري لم يعمل تقريبا في حرب ١٩٥٦، وان عمليات التسلل القليلة التي قام بها كانت تحت ستار الظلام والقنابل التي القتها لم تحدث ضررا.

لقد تأثرت وسائل الدفاع الجوي بسبب الازدواجية في الجهة المسؤولة عنها، ففي البداية كانت تنتمي لسلاح المدفعية، وارتدى افرادها زي القوات البرية وقبعات سلاح المدفعية وكان سلاح المدفعية مسؤولا في الفترة الاولى عن تجنيد رجال المقاومات الارضية وتدريبهم وتنظيمهم ووضع برامج تدريبهم وتعيين قادتهم، أما قيادة سلاح الجو فكانت مسؤولة عن العمليات وأدى هذا الخلط الى خلق مشاكل عديدة، وعين في قيادة سلاح الجو ضابط للمدفعية الجوية مهمته التنسيق وتقديم المشورة، ولكن التعقيدات ازدادت عندما شكلت كتيبة المدفعية النظامية التي زودت بمدافع حديثة عيار ٣ر٧ بوصة، ووضعت لترابط للدفاع عن قواعد سلاح الجو الاسرائيلي، بعد حرب سيناء ١٩٥٦ اشتد الجدل حول ضرورة فصل وسائل الدفاع الجوي عن سلاح المدفعية والحاقها بسلاح الجو، ورغب الكثيرون في ذلك لان سلاح المدفعية كان يفتقر آنذاك الى الالوية بالنسبة للطاقة البشرية كما كان يفتقر رجال وسائل المدفعية كان يفتقر رجال وسائل الدفاع الجوي الى الالوية اللازمة.

لقد اشتد هذا الجدل حدة في بداية سنوات الستينات عندما كان واضحا بأن سلاح الجو يستعد لشراء اسلحة حديثة لوحدات الدفاع الجوي كالصواريخ

المضادة للطائرات.

في عام ١٩٦٠ طلبت اسرائيل من الولايات المتحدة تزويدها بصواريخ هوك ولكن طلبها رفض.

خلال الزيارة التي قام بها بن غوريون لواشنطن عام ١٩٦١ تمكن من اقناع الرئيس جون كندي بأن اسرائيل تتعرض لخطر من القاذفات من طراز «ايليوشن ١٨» الموجودة لدى المصريين، وان الاتحاد السوفياتي يستعد لبيع مصر قاذفات حديثة من طراز توبولوف ١٦.

لم يكن الرئيس الامريكي كندي، مستعدا للبحث في تزويد اسرائيل بطائرات مقاتلة، ولكنه وافق على تزويدها بصواريخ هوك التي وصفها بأنها سلاح دفاعي. عندما اقر البيع وبدأت الاستعدادات وقع جدل جديد في الجيش الاسرائيلي حول ممن سيتألف الوفد الاول الذي سيتجه الى الولايات المتحدة الامريكية للتدرب على استخدام صواريخ هوك؟ وقال عيزر وايزمن قائد سلاح الجو الاسرائيلي آنذاك ان سلاح الجو اكثر استعدادا من غيره لاستيعاب مثل هذه الصواريخ وهو ايضاً المسؤول عن اجهزة الرادار ووسائل الدفاع الجوي واضاف بأنه اذا سلمت الصواريخ لسلاح المدفعية فانه سيضطر الى اقامة جهاز صيانة يكلف اموالا طائلة بينما يوجد في سلاح الجو جهاز يستطيع استيعاب هذه الصواريخ، واتخذ قرار بتولي سلاح الجو مسؤولية صواريخ هوك، واتفق بأن يضم الوفد المسافر الى الولايات المتحدة رجال سلاح الجو فقط، وأن تلحق بطارية صواريخ هوك بسلاح الجو الاسرائيلي، وكانت تلك خطوة اخرى نحو انتقال وسائل الدفاع الجوي كلها لسلاح الجو.

في نفس الوقت الذي تم فيه عقد صفقة صواريخ هوك، نفذت في تلك الفترة قبل حرب حزيران صفقة هامة اخرى، عززت وسائل الدفاع الجوي في الجيش الاسرائيلي، وكانت تشتمل على مدافع عيار ٤٠ ملم من طراز «ال ٧٠» وهي مدافع اوروبية الصنع موجهة بالرادار مخصصة ضد الطائرات التي تحلق على ارتفاع منخفض، وابتيعت بطاريات اضافية هامة لاجهزة الدفاع الجوي، وأدى شراؤها الى تشكيل كتائب جديدة لوسائل الدفاع الجوي، وبما أن هذه المدافع قد وضعت في معظمها للدفاع عن قواعد سلاح الجو الاسرائيلي فقد اثير مرة اخرى انتماء هذه الكتائب، وتقرر في البداية بأن يتولى سلاح الجو الاسرائيلي صيانة اجهزة

الرادار التابعة لهذه البطاريات.

وشارك الجنود العاملون في البطاريات في مهام الحراسة في قواعد سلاح الجو، وبعد فترة ما اتفق على أن يتم تدريب جنود الدفاع الجوي في سلاح الجو، وليس في قواعد التدريب التابعة لسلاح المدفعية الاسرائيلي.

خلال حرب حزيران تمكنت وحدة الدفاع الجوي من اسقاط القاذفة المعادية الوحيدة ـ طائرة مراقبة من طراز توبولوف ١٦، التي تسللت الى الاجواء الاسرائيلية وقصفت مواقع بالقرب من نتانيا والعفولة، وكان رجال البطارية من الاسرائيليين الذين عادوا خلال فترة الانتظار الى اسرائيل عندما اعلنت التعبئة العامة، وعمل هؤلاء في بطارية مؤلفة من مدافع عيار ٣٠ و٢٠ملم.

وعلى الرغم من قيام الطائرات الاسرائيلية بمطاردة القاذفة العراقية، فقد تمكن رجال البطارية من اصابة القاذفة اثناء محاولتها قصف مطار صغير بالقرب من مستعمرة مجيدو.

لقد أدت حرب حزيران الى جلب أسلحة من نوع جديد لوسائل الدفاع الجوي الاسرائيلية وكانت مدفعية غنمها الجيش الاسرائيلي من الجيوش العربية، واستوعب سلاح الجو الاسرائيلي هذه الاسلحة السوفياتية الصنع وشكل كتائب جديدة انضم اليها عدد من الجنود الكبار في السن أو الذين يعانون من أمراض، ورابطت هذه الكتائب للدفاع عن المراكز المدنية المختلفة في الخطوط الخلفية مثل مستودعات الوقود.

بعد حرب حزيران طرأ تغيير جذري على وسائل الدفاع الجوي، وخلال فترة قصيرة نقلت وحدات الدفاع الجوي الى خط الجبهة الاول.

ان وحدات الجيش الاسرائيلي التي وصلت الى قناة السويس قد وجدت نفسها بدون دفاع جوي كاف، ولم يكن خط بارليف قد أقيم آنذاك فنقلت وسائل الدفاع الجوي بسرعة الى منطقة قناة السويس قبل أن تقام هناك أجهزة صيانة لها، واتبعت الطائرات المصرية اسلوب «اضرب واهرب» في منطقة القناة، ولم يكن من الممكن اعتراضها في الجو، وكان الرد على ذلك هو جلب بطاريات الدفاع الجوي الى الخطوط الامامية، ورابطت هذه الوحدات في الجبهة بدون غطاء يحميها، وبينما كان الجنود الاخرون يختبئون اثناء القصف المدفعي المصري، فقد كان جنود المقاومات الجوية يقفون في العراء بمواجهة الخطر.

وكانوا يدركون بأن الاسلوب المصري المتبع هو ارسال طائرات على ارتفاع منخفض لالقاء القنابل، على مواقع الجيش الاسرائيلي، في أعقاب كل قصف مدفعي مصري، وأدى استخدام المدافع المضادة للطائرات في المناطق المعرضة للقصف المدفعي الى تحويل وحدات الدفاع الجوي الى وحدات مقاتلة بكل معنى الكلمة، وبما أن وحدات الدفاع الجوي لم تعتبر وحدات مقاتلة من الدرجة الاولى فقد جرت العادة على تجنيد الابناء وحيدي الابوين او ابناء العائلات الثكلى في هذه الوحدات، ولكن هؤلاء وجدوا انفسهم فجأة تحت وابل من نيران العدو وأكثر من غيرهم وأصيب عدد كبير منهم في المعارك.

لقد أدى هذا الوضع الى المطالبة بوضع آليات مدرعة تحت تصرف وحدات الدفاع الجوي من أجل أن تحمي الجنود وتمنحهم قدرة على الحركة، وواجه هذا الطلب في البداية معارضة ورفضا، وكان الجيش الاسرائيلي قد اعتاد في تلك الايام على شراء مجنزرات مضادة للطائرات مستعملة ولكنه كان ينزع الاسلحة عنها فور وصولها ويحولها الى مجنزرة عادية، وضغط سلاح الجو الاسرائيلي لتغيير هذه العادة، فقد جلب سلاح الجو مجنزرات سوفياتية الصنع من بين الاسلحة التي غنمتها اسرائيل في الحرب لحماية قواعده وزودها بمدافع وادخل تحسينات على مجنزرات اخرى وبدلا من الرشاشات زودت بمدافع عيار ٢٠ ملم نقلت من طائرات اوراغان، وانتجت المصانع الجوية هذه المدافع المضادة للطائرات بالتعاون مع سلاح الجو، وأصبحت الوسائل المضادة للطائرات ذات طابع «دولي»، فالمجنزرة روسية الصنع والبرج امريكي والمدفع اسرائيلي.

لقد اثمر هذا الانتاج، وبعد جلب مجنزرات الدفاع الجوي الى قناة السويس تمكنت احداها من اسقاط أول طائرة مصرية وكانت من طراز ميج ١٧، وبعد ذلك اصابت وسائل الدفاع الجوي طائرة ميج ٢١ كانت قد تسللت على ارتفاع منخفض لاغراض التصوير في منطقة بير قفقفا.

حسم مسألة الانتماء

مرة اخرى اثيرت المسألة التنظيمية: اين يجب أن تكون وسائل الدفاع الجوي ـ في سلاح المدفعية أم يجب نقلها لسلاح الجو الاسرائيلي؟، في النقاش الذي جرى في أواخر عام ١٩٦٩ في مكتب رئيس شعبة الاركان العميد دافيد

العـازار، اتفق على أن يقـرر رجال الدفاع الجوي انفسهم الى أي سلاح ينتمون، وكـان قرارهم واضحـا سلفا وهو نقل وسائل الدفاع الجوي بصواريخها ومدافعها والعـاملين فيهـا لسـلاح الجـو، وطالب آخـرون بابقاء القبعة السوداء على رؤوس جنود وسائل الدفاع الجوي لتمييزهم عن غيرهم.

ولكن سلاح الجـو الاسرائيـلي اصر على انتماء وحدات الوسائل الجوية اليه بشكل تام، وان يرتدي افرادها الزي الخاص بسلاح الجو، وعلى الفور اقيم جهاز خاص للمـدفعيـة المضـادة للطائـرات والصـواريخ، وفي شهر شباط ١٩٧١ انتهى التنظيم بالحاق وحدات الدفاع الجوي العاملة في الفرق العسكرية الى سلاح الجو واقيمت قيادة جديدة برئاسة ضابط برتبة عقيد.

لقـد كان القائد الاول لقيادة قوات الدفاع الجوي العقيد موشه تمير، وجاء بعـده في عام ١٩٧٢ العقيـد مئير شريف والعقيد رونيا لبيد، وضمت القيادة جميع الصـواريـخ المتحـركـة والثـابتـة وجميـع وسائل الدفاع الجوي الموجهة بالرادار المخصصـة للدفـاع عن المـطارات والمنشـآت الحيـويـة الاخرى، ووسائل الدفاع الجـوي المتنقلة المخصصـة للانضمـام ابـان الحـرب الى الفرق، ووسائل الدفاع الجـوي الثابتة والموجودة في الخط الثاني المكلفة بحماية المراكز المدنية الحيوية في الخـطوط الخلفيـة، وبـالاضـافة الى ذلك فقد سيطرت القيادة الجديدة على قاعدة التـدريب الكبرى، على وسائل الدفاع الجوي التي جرى فيها التدريب على المدافع وصـواريـخ ارض ـ جو معـا، وقـامت القيادة الجديدة بوظيفتين رئيستين، كقيادة رئيسـة لوسـائـل الدفـاع الجـوي تقـدم المشـورة لقـائد سلاح الجو الاسرائيلي، وكمسؤولة عن جميع وسائل الدفاع الجوي بوساطة قيادات اقليمية.

لقـد تطلب التغيـير التنـظيمي واستيعـاب الاسلحـة الحـديثة رفع مستوى الطاقة البشرية العاملة في وحدات المقاومة الجوية، وبما أن جزءا من هذه الوحدات اصبح سلاحا متحركا ومقاتلا، فانه يجب أن يتحلى الجنود باللياقة البدنية الرفيعة المستـوى، وتـطلب استـيراد معـدات حديثـة وغـالية الثمن كصواريخ هوك، وجود اشخاص ذوي مستوى رفيع.

وكـان واضحـا انه اذا لم ينفذ هذا الشرط فان الجيش الاسرائيلي لن يحقق الفائدة المرجوة من الاسلحة التي استوردها.

خلال حرب اكتـوبر ١٩٧٣ برهنت وسائل الدفاع الجوي مقدرتها وكفاءتها،

وفي الايـام الثلاثة الاولى من الحرب وعندما كانت الطائرات الاسرائيلية منشغلة في مهمـات عديـدة، اسقـطت وسـائـل الدفـاع الجوي ٣٠٪ من طائرات العدو، وفي المراحل الاخيرة من الحرب وبعد ان عبر الجيش الاسرائيلي قناة السويس ساهمت وسائل الدفاع الجوي في الجهد الحربي العام وعملت بالقرب من رأس الجسر على قنـاة السـويس أثناء القصف المدفعي والجوي الشديدين، وكانت مكشوفة لنيران العـدو وكجنـود الجيش الاسرائيلي الذين رابطوا هناك، وبالقرب من جسور العبور للعـدو، وانتشرت بطاريـات اخـرى في جميـع الجبهـات ابتداء من جبل الشيخ في الشمـال وحتى جبـل عتـاقـة في مصر، وقـد نقلت المـدافع الى جبل عتاقة بوساطة طائرات الهليكوبتر.

في المـراحـل الاخـيرة من حرب اكتـوبر وصلت الى اسرائيل أسلحة حديثة، وكانت عبارة عن صواريخ امريكية من طراز تشباريل، ووصل أول فريق من الجنود الاسرائيليين الذين تدربوا على تلك الصواريخ المخصصة ضد الطائرات التي تحلق على ارتفـاع منخفض في القطار الجوي الامريكي، وعملوا فورا في البطاريات الاولى التي اقيمت في هضبـة الجولان، وهناك ايضا تمكنت خلال حرب الاستنزاف التي اعقبت حرب اكتـوبـر من اسقـاط أول طائـرة سوريـة بواسطة صاروخ تشباريل، وكانت الطائرات السورية قد اعتادت على القيام بهجمات مفاجئة الى أن كمنت لها بطاريات صواريخ تشباريل الحديثة واسقطت طائرة واحدة من طراز ميج ١٧.

لم تكن صواريـخ تشباريل السلاح الحديث الوحيد الذي اضيف الى وسائل الدفـاع الجوي المتجدد بعد حرب اكتوبر، فقد اضيفت الى وسائل الدفاع الجوي صواريـخ مضــادة للطائــرات من طراز «رد آي» وتم تزويـدهــا لجنــود الجيش الاسرائيـلي لاستخـدامهم الشخصي ضد الطائـرات المعادية، كما اضيفت لوسائل الدفـاع الجـوي مدافـع فولكـان المتعددة الفوهات التي برهنت على فعاليتها ضد الطائـرات، كمـا طرأ تحسن على الصـواريخ المضادة للطائرات وبدلا من صواريخ هـوك العـاديـة احضرت صواريـخ هوك المحسنـة، وصمـد صاروخ هوك المحسن بسهولة في الحرب الالكترونية.

وكان ذا قدرة افضل على المناورة واشد سرعة وقوة تدميرية.

في حوالي الساعة الخامسة من صباح «يوم الغفران» اتصل رئيس الاركان دافيد العازار بقائد سلاح الجو بنيامين بيليد في منزله وأبلغه بالانباء المؤكدة حول وجود نية لدى مصر وسوريا لمهاجمة اسرائيل مساء هذا اليوم، وقرر الرجلان في هذه المحادثة شن حرب وقائية على سوريا فقط وعدم مهاجمة السلاحين الجويين ومواقع الصواريخ في الجبهتين.

وسأله دافيد العازار متى يكون سلاح الجو مستعدا لمهاجمة مواقع الصواريخ السورية؟ فأجابه بيليد بأنه اذا صدر الامر فورا فان من الممكن شن الهجوم في الساعة الحادية عشرة قبل الظهر، واعطي له الامر.

في حوالي الساعة السابعة صباحا برزت مشكلة غير متوقعة فقد اتضح بأن الاحوال الجوية التي سادت هضبة الجولان في ذلك اليوم لا تسمح بشن هجوم فعال على مواقع الصواريخ هناك، وكانت غيوم منخفضة تغطي المنطقة، واكد المتنبئون الجويون بأن الغيوم لن تتلاشى قبل الظهر وكانت هناك مخاوف من فشل الهجوم الجوي بسبب الاحوال الجوية، وبالمقابل فقد اعلن المتنبؤون الجويون بأن احوالا جوية لطيفة تسود عمق الاراضي السورية، وتقرر على الفور تغيير اهداف الهجوم الوقائي على سوريا، وبدلاً من مهاجمة مواقع الصواريخ الموجودة في الجبهة تقرر أن يهاجم سلاح الجو الاسرائيلي المطارات السورية وضرب الطائرات الجاثمة فيها، وتحددت الساعة الثانية عشرة كموعد للهجوم، وصدرت الاوامر للطيارين بتغيير جزء من ذخيرة طائراتهم من طراز فانتوم وسكايهوك التي خصصت لمهاجمة المطارات.

وبهذا لم تنته المشاكل: ففي الساعة الحادية عشرة تقريبا ابلغ رئيس الاركان قائد سلاح الجو بأن رئيسة الوزراء جولدا مائير رفضت اقتراحه الرامي توجيه ضربة وقائية ضد سوريا وأن موشيه ديان وزير الدفاع يعارض الاقتراح هو أيضا.

لقد أصبح واضحا منذ تلك اللحظة بأن سلاح الجو والجيش الاسرائيلي كله سيبدأ الحرب من وضع دفاعي، وأن رد اسرائيل سيجيء بعد أن تبدأ سوريا ومصر الحرب، وكان واضحا منذ البداية بأن ظروف بدء الحرب ستكون صعبة، ولم يكن لدى قيادة سلاح الجو الاسرائيلي ادنى شك بأن اسرائيل ستحقق في

النهاية تفوقا جويا ولكن ليس في المراحل الاولى من الحرب.

مرة اخرى صدرت الاوامر بتغيير ذخيرة الطائرات، وتقرر الغاء المخططات السابقة والاستعداد لوضع جديد تماما، وكانت النتيجة انه في الساعة ١٣٫٥٠ عندما بدأت الحرب كانت طائرات اسرائيلية عديدة بدون أسلحة أو مزودة بأسلحة غير مناسبة، واضطرت الطائرات المزودة بأسلحة غير مناسبة الى الاقلاع والقاء القنابل في البحر قبل أن تتفرغ لمهامها الجديدة.

عندما الغيت خطة الهجوم الوقائي لم يكن واضحا كيف سيهاجم العدو: هل سيركز ضربته بوساطة عشرات الطائرات على المطارات الاسرائيلية؟ ام سيفضل مهاجمة اهداف اخرى؟ وقرر قائد سلاح الجو الاسرائيلي الاستعداد لتلقي اي هجوم من أي نوع كان، وعندما اقتربت طائرات العدو من الاراضي الاسرائيلية جرى نقاش حربي في غرفة قائد سلاح الجو الاسرائيلي وتحدث رئيس فرع الاستخبارات في سلاح الجو العميد الثاني رافي هارليف عن نوايا العدو، وفجأة علم بأن اجهزة الرادار اكتشفت طائرات معادية تقترب من الاراضي الاسرائيلية، ولم يبق أمام بنيامين بيليد سوى اصدار الاوامر للطائرات بالاقلاع لحماية قاعدة لامات دافيد وهضبة الجولان، ونشبت الحرب بشكل مختلف عن التوقعات وفي ظروف مختلفةتماما.

استعداد في أعقاب المعركة...

ان حالة الاستعداد في سلاح الجو الاسرائيلي لم تبدأ في أعقاب الحديث الهاتفي الذي جرى بين دافيد العازار وبنيامين بيلد صبيحة «يوم الغفران»، فقد كان سلاح الجو الاسرائيلي منذ يوم ١٣ ايلول ١٩٧٣ في حالة استعداد في أعقاب معركة جوية واسعة النطاق جرت فوق البحر في المنطقة الواقعة مقابل الساحل السوري واسفرت تلك المعركة عن الحاق هزيمة مؤلمة للسوريين الذين فقدوا فيها ١٢ طائرة من طراز ميج ٢١.

لقد بدأت المعركة عندما توجهت طائرات سلاح الجو الاسرائيلي في مهمة لتصوير اهداف سورية مختلفة، وكانت طائرات مقاتلة ترافق طائرات التصوير، وحاول السوريون اعتراض الطائرات الاسرائيلية ودارت المعركة الاولى فوق البحر وانتهت خلال دقائق باسقاط ٨ طائرات ميج ٢١ ، بينما أصيبت طائرة ميراج

اسرائيلية بصاروخ وسقطت في البحر وهبط الطيار في البحر في انتظار انقاذه وكان هنـاك طيـار سوري يعـوم في البحـر بعـد اسقاط طائرته، وأخذ الطيار الاسرائيلي ينتظر وصول طائرات الهليكوبتر لانقاذه، وفي غضون ذلك حلقت طائرات اسرائيلية مقـاتلة وشكلت مظلة فوق الطيـار الاسرائيـلي، عندئذ قرر السوريون عرقلة عملية الانقـاذ، وأرسلوا طائرات مقاتلة أخرى الى المنطقة، ومرة اخرى دارت معركة جوية اسقـطت خلالهـا ٤ طائـرات سوريـة وتم انقـاذ الطيـار الاسرائيـلي ومعـه الطيار السـوري الذي وقـع في الاسر، وكـان واضحـا بأن السـوريين سيحاولون الانتقام لهزيمتهم الساحقة، ولهذا أعلن سلاح الجو الاسرائيلي حالة التأهب.

ان سلاح الجو شأنه في ذلك شأن الجيش الاسرائيلي كله لم يتحدث في تلك الفتـرة عن امكـانيـة نشـوب حرب شاملة يبدأها العرب، وكان الاعتقاد السائد في سلاح الجـو الاسرائيلي أن المصريين يعلمون باستحالة التغلب على التفوق الجوي الاسرائيـلي وأن قدرة مصر الهجـوميـة أيضـا محدودة، وكان الاعتقاد السائد بأن سوريـا اكثـر قربا من الاهداف الحيوية في اسرائيل ولكن دمشق لن تجازف بشن الحـرب وحدها، وكان الاعتقاد السائد أيضا بأن العدو لن يشن حربا شاملة قبل عام ١٩٧٥، وقـد حدد ذلك العـام كمـوعـد محتمـل لنشوب الحرب لان المصريين والسوريين سيحصلون في عام ١٩٧٥ على كميات كبيرة من الطائرات المقاتلة بعيدة المـدى التي تمكنهم من الوصـول الى العمق الاسرائيـلي، ومن مهـاجمـة المطارات التـابعـة لسـلاح الجو الاسرائيلي، وقيل انذاك أن مصر ستمتلك حتى عام ١٩٧٥ ستة اسراب من الطائرات المهاجمة بعيدة المدى بينما ستمتلك سوريا ثلاثة اسراب كهذه على الاقل، أي أن جميع هذه الاسراب السورية والمصرية ستضم ١٨٠ طائرة مهاجمة بعيدة المدى.

لقـد كان هذا هو الرأي السـائـد آنـذاك، ولم يتأثر بالمعركة الجوية الكبرى التي جرت بتـاريـخ أيلول ١٩٧٣، واعتقـد قادة سلاح الجـو الاسرائيلي على أكثر تقـديـر، أن يقـوم السوريون بالرد على هزيمتهم بتوجيه ضربة في مكان ما ولكن لم يتصوروا نشوب حرب شاملة.

ومـع ذلك فقـد اتخـذت اجـراءات مختلفـة لانـه كان معـروفا بأن الجيش السـوري يستعـد لاجـراء منـاورات واسعـة وتدريبات هجومية تشمل جميع فرقه وقيـاداته، وابتداء من منتصف شهر أيلول ١٩٧٣ ضاعف سلاح الجو الاسرائيلي

من عمليات التصوير داخل أراضي العدو، وركز نشاطاته على سوريا.

لقد حدثت في عمليات التصوير اخطاء عرقلت عملية اتخاذ القرار الصحيح، وبتاريخ ٢٥ أيلول جرت آخر عملية تصوير داخل الاراضي المصرية، وبعدها توقف ارسال الطائرات الى الاراضي المصرية بسبب رداءة الاحوال الجوية، وفشلت عملية التصوير التي جرت خلال شهر تشرين الاول بسبب خلل في كاميرا الطائرة، وكانت النتيجة أن عملية التصوير التي أعقبت ذلك اكتشفت تفاصيل جديدة ومفاجئة لحشود الجيش المصري.

في ذلك اليوم بلغت استعدادات «العدو» ذروتها وبدأ التوتر جليا على المصريين، وبتاريخ ٣ تشرين الاول جرت عمليات تصوير مصرية ولكن الطائرات لم تحلق سوى على طول قناة السويس ولم تتغلغل في سيناء، وأيضا قام سلاح الجو السوري باستعدادات غير عادية وفي يوم الجمعة الموافق الخامس من تشرين الاول اكتشفت اسرائيل بأن الروس بدأوا بتسيير «قطار جوي» منقطع النظير، وهبطت ست طائرات تابعة لشركة ايروفلوت سوفياتية في مصر، وهبطت خمس طائرات أخرى في سورية، وقد قدمت هذه الطائرات لاخلاء المستشارين السوفييت وعائلاتهم من الدولتين.

في ذلك اليوم، وفي ساعات الظهر عقد اجتماع في مكتب قائد سلاح الجو الاسرائيلي، وتحدث بيليد بثقة عن نشوب حرب شاملة مع سورية، واتضح في الاجتماع بأن العيون شاخصة نحو سوريا ولم يتوقع أحد من الحضور نشوب حرب في الجبهتين.

وأعلنت حالة التأهب في الاجنحة والقواعد وعززت وسائل الدفاع الجوي في شمال اسرائيل، وتقرر أعلان التجنيد الجزئي لرجال الاحتياط، واوضح العميد بيليد بأنه اذا نشبت الحرب فان سلاح الجو الاسرائيلي سيركز نشاطاته في البداية لمهاجمة مواقع الصواريخ السورية على الجبهة، ولكن اتضح في ذلك اليوم عشية عيد الغفران بأن خطة مهاجمة قواعد الصواريخ السورية لم تستكمل وانها تفتقر الى تفاصيل مختلفة لكن يمكن تنفيذها بكاملها، وأن التنسيق مع جميع الاسراب حول الخطة الهجومية لم يستكمل.

استعدادات للحرب ...

لقد خرجت أسلحة الجو الاسرائيلية والمصرية والسورية من حرب الاستنزاف التي أعقبت حرب حزيران باصرار على الاستعداد للحرب المقبلة.

وكان الجانبان على قناعة تامة بأن الحرب متوقعة، وحاولا استيعاب دروس حرب الاستنزاف، التي حقق فيها سلاح الجو الاسرائيلي تفوقا واضحا، وقد استغل الوقت لشراء معدات بكميات كبيرة وفي مجالات عديدة، وجرت في سلاح الجو الاسرائيلي مناقشات مختلفة أوضحت خلالها مهام السلاح التي حددت حسب التسلسل التالي:

ـ حماية اجواء «الدولة»، وتحقيق تفوق جوي في ميدان المعركة، ومهاجمة أسلحة الجو المعادية وتدميرها، ومهاجمة بطاريات صواريخ أرض ـ جو المعادية في جبهة القتال وتدميرها، وبعد ذلك تأتي المهمة الخامسة من حيث الاهمية وهي الاشتراك في القتال البري أو كما يصفه الجيش الاسرائيلي مساعدة القوات الارضية وفي الدرجات الاخيرة من الاهمية تأتي مهام مثل النقل والحرب الالكترونية وما شابه ذلك.

لقد جرت مناقشات عديدة بعد الحرب حول هذه المهام التي حددها سلاح الجو الاسرائيلي، ولكن الشيء الواضح هو أن القيادة العليا للجيش الاسرائيلي اتفقت مع قيادة سلاح الجو الاسرائيلي بأن تحقيق التفوق الجوي أهم من المهمات الاخرى.

وكان رئيس الاركان دافيد العازار قد أعلن في صيف ١٩٧٢ بأن أهم شرط لنجاح المعركة وصد العدو هو تحقيق تفوق جوي من قبل سلاح الجو الاسرائيلي، وفهم من قوله بأن سلاح الجو سيشترك في الحرب البرية وفي عمليات الاسناد بعد أن يحقق التفوق الجوي في ميدان القتال، وكان واضحا بأن على سلاح الجو أن يحقق أولا حرية في العمل وذلك بتدمير مواقع صواريخ «العدو».

لقد وضعت في سلاح الجو الاسرائيلي مخططات لعمليات هجومية مختلفة ابتداء من خطة لمهاجمة مطارات «العدو» المصري والسوري ومهاجمة مواقع الصواريخ في كلا الجبهتين، ومخططات اخرى لمهاجمة أهداف استراتيجية بالاضافة الى ذلك فقد طورت اساليب هجومية مختلفة، واختبرت من قبل الاسراب

الاسرائيليـة المقاتلة، وانفقت أموال طائلة على شراء طائرات حديثة وأسلحة معقدة من بينهـا صواريـخ شرايـك (المضـادة لاجهزة الرادار) وقنابل عنقودية، وفي نفس الوقت بذلت جهـود محليـة لصنـع أجهـزة الكتـرونيـة وأسلحـة مختلفة الانواع، وخصص سلاح الجـو الاسرائيلي جهودا خاصة لتطوير وسائل للحرب الالكترونية، وحقق انجـازات كبيرة، ولكن كما اتضح في الحرب كانت هناك ثغرات، ولكن سلاح الجو الاسرائيلي دخل حرب اكتوبر وهو غني بالمعدات والاسلحة.

لقد خرجت اسلحة الجو المصرية والسورية من حرب الاستنزاف بقرار، بأن عليهـا القيـام بكـل ما بوسعهـا لمنع تكرار الهزيمة التي منيت بها في عام ١٩٦٧، وقـرر الجيشـان المصري والسـوري بذل جهـود جبـارة لانشـاء بطاريات مضادة للطائـرات على الجبهـة، وحماية اهداف اخرى في عمق الاراضي المصرية والسورية، وأقيمت في الجبهتـين المصريـة والسـوريـة مواقع مضادة للطائرات تعتبر من أكثر المـواقـع كثـافـة في تاريـخ الجيـوش، وبـالاضافة الى بطاريات الصواريخ العديدة المختلفـة الانواع، فقد ضمت الاسلحة المضادة للطائرات مدافع مضادة للطائرات مختلفـة العيـارات وبعضهـا يعمل بتوجيه الرادار، واقيمت وسائل الدفاع الجوي العربية لكي تتصدى لجميع الطائرات مهما كان ارتفاعها.

كما زودت القوات العربية البرية بصواريخ تطلق من الكتف من طراز ستريلا.

الدفاع عن الطائرات ...

لقـد انفق السـلاحـان الجـويـان المصري والسـوري، مبـالـغ طائلة لحماية طائـراتهمـا واقيمت مئـات العنابر من الاسمنت المسلح لحماية الطائرات، وعشية حرب اكتـوبـر كان هذان السـلاحـان يملكان عنابر تكفي لحماية جميع الطائرات المقـاتلة لديهمـا، واقيمت مطارات جديـدة لامتصاص أي هجوم اسرائيلي محتمل، فسـوريـا بذلت جهـدا كبـيرا لتـدريب اكبر قدر من الطيارين المقاتلين، واذا كانت دورات الطيران السورية قد خرجت حتى حرب حزيران بضع عشرات من الطيارين فقـد وصـل عدد خريجي الدورة الواحـدة عشيـة حرب اكتـوبر الى أضعاف هذا العدد، وقد تحقق ذلك نتيجة تقليص دورة الطيران من ثلاث سنوات لسنتين، وكان التركيز منصبا على زيادة عدد الطيارين.

لم يكتف السوريون والمصريون بذلك، وتوجهوا الى دول عربية اخرى بطلب ارسال اسراب من الطائرات المقاتلة لمساعدتهم.

ورابطت في مصر عشية حرب اكتوبر طائرات من ثلاث دول اخرى، سرب عراقي من طائرات هنتر، وطائرات ليبية من طراز ميراج ٥، كما رابط في مصر سرب طائرات من كوريا الشمالية، وفي أحد مطارات مصر رابطت طائرات جزائرية من طراز ميج ٢١، وعند نشوب الحرب وصل سرب عراقي الى سورية.

لقد بلغ عدد بطاريات صواريخ أرض ـ جو التابعة لمصر عشية الحرب ١٥٠ بطارية من بينها ٥٥ بطارية في الخطوط الخلفية وكذلك مواقع الصواريخ السورية، فقد كانت هي الاخرى في غاية الكثافة، وكان من الصعب على سلاح الجو الاسرائيلي اختراقها بسبب وجود عدد كبير من صواريخ (س أ ٦) فيها، ويذكر أنه لم تكن لدى سوريا صواريخ أرض ـ جو في حرب حزيران، وقد شكل فيها عام ١٩٦٨ أول لواء صواريخ من طراز (س أ ٢) التي اقيمت في البداية في منطقة حمص وبعد حرب الاستنزاف اقيم لواء صواريخ آخر ونقل الى منطقة دمشق، وبذلت سوريا جهدا مكثفا بين آب ١٩٧٢ وآب ١٩٧٣ لشراء بطاريات صواريخ عديدة، وخلال هذه الفترة اقيمت بطاريات صواريخ س أ ٣ وس أ ٦ ووضعت معظمها في جنوب سوريا ومنذ صيف ١٩٧٣ بدأ السوريون بنقل بطاريات صواريخ الى الجبهة، وكان واضحا بأن هدف هذه البطاريات هو حماية القوات البرية مع بقاء عدد ضئيل منها في منطقة دمشق، وكان مجموع بطاريات الصواريخ لدى سوريا ٣٦ بطارية من بينها ٢٥ بطارية في منطقة الجبهة.

الاشتراك في معركة الصد ...

لقد بدأت الحرب بتوجيه ضربة جوية في الجبهتين، وبذل المصريون والسوريون جهودا قصوى لتحقيق انجازات في داخل الاراضي الاسرائيلية خلال المرحلة الاولى من الحروب، ففي نفس الوقت الذي بدأ فيه القصف المدفعي الشامل أقلعت عشرات الطائرات المصرية والسورية من مطارات عديدة في كلا الدولتين.

وبينما قامت الطائرات السورية بمهاجمة الجولان والاراضي الاسرائيلية في الجليل فان الطائرات المصرية لم تبتعد اكثر من سيناء أو البحر المتوسط، على

الرغم من أن كلا السلاحين الجويين كانا يمتلكان طائرات ميراج وسوخوي ٢٠ فانهما لم ينجحا في التغلغل في عمق الاراضي الاسرائيلية، وقام سلاح الجو المصري في اليوم الاول من الحرب، وحتى سدول الظلال بأكثر من ١٢٠ غارة هجومية،وقام ببعض الغارات في الليل، أما سلاح الجو السوري فلم يقم في اليوم الاول بأكثر من ٦٠ غارة هجومية، ولم تسفر عن نتائج مؤثرة وأصابت الطائرات المصرية أحد مدرجات مطار رفيديم في سيناء، ولكن النشاطات الجوية لم تتأثر في ذلك المطار.

لقد دفعت أسلحة الجو العربية ثمنا باهظا في الخسائر، وفقد سلاح الجو المصري في أول يوم ١٨ طائرة، بينما فقد سلاح الجو السوري طائرة واحدة فقط كما أسقطت في سيناء طائرة هليكوبتر كانت تقل قوات كوماندو مصرية في أول أيام الحرب، وكان من الطبيعي أن يقلص المصريون والسوريون نشاطاتهم الجوية الهجومية في اليوم الثاني من الحرب، واكتفى سلاح الجو المصري بحوالي ثلث الغارات الهجومية في ثاني أيام الحرب، بينما اكتفى سلاح الجو السوري بالثلث فقط، وبدا بأن السوريين والمصريين يفضلون توفير قواتهم للمراحل القادمة لمواجهة سلاح الجو الاسرائيلي القوي، وكان واضحا منذ اللحظة الاولى بأن سلاحي الجو المصري والسوري، يتعاونان فيما بينهما سواء في اختيار الاهداف او في توقيت الهجوم وتبادل المعلومات الحربية واتضح في اليوم الاول من الحرب بأن الاردنيين واللبنانيين - الذين لم ينضموا الى الهجوم على اسرائيل - يتعاونون مع المصريين والسوريين في تمرير المعلومات الاستخبارية، وقامت محطة الرادار اللبنانية في جبل بروك بتزويد معلومات مباشرة عن تحركات الطائرات الاسرائيلية، وخلال الحرب لم تجد اسرائيل بدا من تدمير هذه المحطة.

الغارات الهجومية لسلاح الجو الاسرائيلي

عند نشوب الحرب كانت بعض طائرات سلاح الجو الاسرائيلي مسلحة بأسلحة غير مناسبة، وخلال ساعتين أو ثلاث ساعات قبل حلول الظلام، تمكن سلاح الجو الاسرائيلي من القيام بغارات هجومية في الجبهتين، معظمها على الجبهة المصرية، وبعضها على الجبهة السورية، وتمكن قائد طائرة فانتوم هو الرائد

ش من اسقـاط خمس طائـرات هليكـوبتر كانت تقل رجال كوماندو في منطقة رأس سدر وخليـج السـويس، فقد واجه سربا من طائرات الهليكوبتر عندما كان الظلام يرخي سدوله، وبـذلت طائـرات الهليكوبتر المصرية جهودا كبيرة للافلات من طائرة الفانتوم وبدأت تحلق على ارتفاع منخفض جدا، ومع ذلك فقد تمكن الطيار ش من اصـابة اربع طائرات هليكوبتر بمدافعه واسقطت الطائرة الخامسة بطريقة نادرة، فقـد تهـرب الطيـار المصري المـرة تلو الاخرى من طائرة الفانتوم، وفي النهاية مر الطيـار الاسرائيـلي بالقـرب من طائـرة الهليكوبتر واسقطها بوساطة الهواء النفاث المنبعث من الطائـرة. وأدى الهواء الى تأرجح الطائرة المصرية وسقوطها، وفي حوالي السـاعـة ١٧٣٠ مسـاء أبلغ الطيارون الاسرائيليون أنهم اكتشفوا وجود مدرعات مصريـة تعبر قناة السويس وتقاتل في سيناء، وأن بعض هذه المدرعات قد اصيبت بنيران الطائرات الاسرائيلية.

لقـد انتهى اليـوم الاول من القتال بوقوع خسائر في سلاح الجو الاسرائيلي أيضا، واسقطت ست طائرات في كلتا الجبهتين وقتل في الجبهة المصرية بالقرب من الاسمـاعيليـة الطيـاران النقيب يسخـار نافـه، والمـلازم الاول دافيـد زيلبـرمان، واسقـطت بنـيران الاسلحة المضادة للطائرات بالقرب من القنطرة طائرة سكايهوك بقيـادة المـلازم ايهـود سدان، وفي القنيـطرة في الشمـال اصيبت طائرة سكايهوك بصاروخ وانفجرت في الجو، وكانت الطائرة بقيادة النقيب ايتان حنان، وكانت أول طائـرة تصـاب بصـاروخ مضـاد للطائـرات، وقـد هبـط الطيـار بسلام في هضبة الجولان، وتمكن من العودة الى الاراضي الاسرائيلية مشيا على الاقدام.

خلال عمليـات الصـد التي جرت في أول يومين من الحرب، قام سلاح الجو الاسرائيلي بمئات الغارات الهجومية على الجبهة المصرية، ويمكن اعتبارها مساهمة في الحـرب البـريـة، وفي هذين اليـومـين فقد سلاح الجو الاسرائيلي سبع طائرات اسقـطت اثنتـان منهـا في القـطاع الشمـالي في منطقة موقع بودابست عندما بذل سلاح الجو الاسرائيلي جهدا كبيرا لمنع تطويقه واحتلاله من قبل المصريين.

بالاضـافـة الى اصـابـة ٢٠ طائرة هليكوبتر من أصل ٤٨ طائرة هليكوبتر اقلت رجـال كومـانـدو مصريـين، فقـد صد سلاح الجـو الاسرائيلي تقدم الجيش المصري في المحور الشمالي، الذي تدفقت عبره اعداد كبيرة من القوات الاحتياطية الاسرائيليـة، وقـد برز هذا النجـاح على وجـه الخصوص في هضبة الجولان التي

اقتحمها الجيش السوري، وتدفقت الدروع السورية فيها، وتقدمت جنوب الهضبة باتجاه بحيرة طبريا، وكان سلاح الجو هو الذي اوقف تقدم الدروع السورية، وقام خلال أول يومـين من الحـرب بعشرات الغارات على الجبهة السورية، وفقد خلالها سبع طائرات.

بعـد حلول ظلام مسـاء «يـوم الغفران» كان واضحا بأن الجيشين المصري والسـوري تمكنـا من اختراق خطوط الجبهة، وبدا الوضع سيئا، وقال قائد سلاح الجـو الاسرائيـلي بأن وزيـر الدفـاع اتصل به في الفجر، وابلغه بأن الوضع خطير للغـايـة، وهنـاك احتمـال سقـوط الجليـل في يد السـوريـين، وقـال له أن «الدولة الاسرائيليـة» الثـالثـة معرضة للخطر، وأوضح بليد بأن ديان ابلغه بأن الطائرات الاسرائيلية هي الوحيدة القادرة على صد الدروع السورية، لقد اثر عرض الوضع بهـذه الخـطورة على مخـططات سلاح الجـو الاسرائيـلي التي اشتملت على القيام بمهمات هجومية على مواقع صواريخ «العدو» والبدء بمهاجمة المطارات المصرية والسورية.

مهاجمة بطاريات الصواريخ ...

لقـد خرج سلاح الجـو الاسرائيـلي بعلامات استفهام عديدة حول مواجهة بطاريـات صواريخ أرض ـ جو، لان الانتصار على الصواريخ لم يكن حاسما، الامر الذي ادى الى خلق شكوك لدى الكثيرين حول قدرة الطائرة على مواجهة الصواريخ المتـطورة، في نهـايـة حرب الاستنـزاف فقد سلاح الجو الاسرائيلي خمس طائرات فانتـوم بدت آنذاك بانها قادرة على القيام بجميع المهمات، وقد اصيبت بعض هذه الطائـرات بالصـواريخ على الرغم من انها كانت مزودة بوسائل للحرب الالكترونية، وأصبـح الصـاروخ في نظر الكثـيرين عدوا غامضـا كاللغم الذي لا يعـرف متى سينفجر تحت الاقدام.

ان الصـواريـخ المضـادة للطائرات هي من الاسلحة البسيطة نظريا ولكنها تزرع الرعب الذي لا مبرر له.

لقـد أثرت علامات الاستفهام على القرار الاسرائيلي بعدم التعرض لبطاريات

الصواريخ المصرية بعد أن خرقت القاهرة اتفاق وقف اطلاق النار في أعقاب حرب الاستنزاف.

لقد استمرت علامات الاستفهام على الرغم من قيام طائرات سلاح الجو الاسرائيلي في عام ١٩٧٢ بضرب بطارية صواريخ سورية في منطقة الشيخ مسكين بهضبة الجولان.

بينما كان سلاح الجو الاسرائيلي يستعد لحربه المقبلة ضد بطاريات الصواريخ، تطورت بطاريات الصواريخ المصرية والسورية الى حجم منقطع النظير، ملتصقة ببعضها البعض، وكان واضحا بأن الاسرائيلي سيضطر الى مواجهة بطاريات مضادة للطائرات تعتبر من اكثف البطاريات التي واجهها أي سلاح جو آخر في العالم بما في ذلك سلاح الجو الامريكي في فيتنام.

لقد نجح المصريون والسوريون معا في تغطية السماء بوسائل مضادة للطائرات وأضافوا اليها صواريخ من أنواع مختلفة وليس من طراز (س أ ٢) الذي كانوا يملكون منه فقط ثلاثة أنواع مختلفة:

ان سلاح الجو الاسرائيلي أيضا لم يقف مكتوف الايدي، وحصل على موازنات كبيرة لشراء معدات وأسلحة خاصة ووسائل للحرب الالكترونية ليتمكن من مواجهة الصواريخ، وكانت لديه خطة للقضاء على مواقع صواريخ العدو، وبدا آنذاك أن معظم الجهود قد بذلت منذ حرب الاستنزاف لهذه الخطة، ومن الجدير بالذكر أن سلاح الجو الاسرائيلي قد أعد قبل حرب اكتوبر خطتين، الاولى: تتعلق بتدمير مواقع الصواريخ المصرية على جبهة القناة والثانية تتعلق بالقضاء على مواقع الصواريخ السورية في جبهة هضبة الجولان.

صواريخ تزرع الرعب ....

لسوء الحظ اعتمد سلاح الجو الاسرائيلي اكثر من اللازم على الظروف السياسية عسى أن تسمح له بالقضاء على مواقع الصواريخ المعادية قبل أن يخوض الحرب أو فور بدئها.

استنادا الى ما حدث في الايام الاخيرة لحرب الاستنزاف فقد كان واضحا أنه طالما أن هناك صواريخ في جبهة العدو فان الطائرات الاسرائيلية لا تستطيع العمل بحرية، وحتى لو حقق سلاح الجو الاسرائيلي تفوقا جويا فانه لن يتمتع

بحرية في العمل قبل تدمير مواقع بطاريات الصواريخ، وهذه الحقيقة هي التي جعلت حرب اكتوبر تختلف عن الحروب السابقة التي خاضها سلاح الجو الاسرائيلي.

لقد كانت الخطة الهجومية التي اعدت عشية يوم الغفران تعاني من نقص آخر وهو: بالاضافة الى الارتباط بموافقة المستوى السياسي الاسرائيلي على مهاجمة مواقع صواريخ «العدو» قبل هجوم «العدو» أو في بدايته، فقد اتضح بأنه كان هناك نقص في التخطيط المسبق على الرغم من التفاصيل التي حفل بها، أي بعبارة اخرى: ان المعلومات حول بطاريات صواريخ «العدو» كانت جزئية ولا يمكن تنفيذ أية خطة اذا كانت تفتقر الى معلومات استخبارية كاملة، عندما اتضح هذا الامر عند نشوب الحرب ازدادت علامات الاستفهام التي خلفتها حرب الاستنزاف حول بطاريات الصواريخ.

لقد كانت مخططات تدمير مواقع صواريخ مشروطة بأوضاع وظروف عديدة، ولم يسمح المستوى السياسي الاسرائيلي بشن هجوم وقائي على مواقع الصواريخ، وعندما صدرت موافقة الحكومة الاسرائيلية لم تسمح الاحوال الجوية في هضبة الجولان بتنفيذ الهجوم.

لقد نشبت حرب اكتوبر قبل أن يهاجم سلاح الجو الاسرائيلي مواقع الصواريخ ودخل سلاح الجو الحرب قبل أن يحقق حرية في العمل في الجبهة، واضطر الى تأجيل ضرب مواقع الصواريخ الى ثاني أيام الحرب.

ومرة آخرى وقع حادث غير متوقع: فقد اقتحمت الجيوش العربية خطوط الجبهة سواء في هضبة الجولان أو في قناة السويس، واستدعي سلاح الجو لتنفيذ مهمات اخرى وارغمه ذلك على بعثرة جهوده ورضخ سلاح الجو للضغوط التي تعرض لها من كل جانب.

لقد حدث نفس الشيء للخطتين اللتين وضعهما سلاح الجو لمهاجمة الصواريخ، واعتقد قادة السلاح بأنهم سينفذون خطة الهجوم على مواقع الصواريخ في جبهة القناة في صبيحة السابع من تشرين الاول، وكانت النية ترمي الى تركيز كل الجهد ضد مواقع الصواريخ المصرية، ولكن وزير الدفاع موشيه ديان اتصل فجرا بقائد سلاح الجو وأبلغه بالخطر الذي يحيق بهضبة الجولان والجليل الاعلى وأصدر رئيس الاركان اوامره بتوجيه الجهد الجوي الى هضبة الجولان،

وخـلال ذلك اسقطت طائرتان من طراز سكايهوك، وأدى ذلك الى مقتل الطيار ليبي دولار وفقدان الطيار شمعون أش، وتأجل هجوم مواقع الصواريخ المصرية.

لقـد صدرت في الســاعــة ٣٠ر١١ من صباح ذلك اليوم اوامر بتنفيذ الخطة الرامية لتدمير مواقع الصواريخ السورية.

لقـد أدى ذلك الانتقـال الجـاد من جبهـة الى أخـرى الى تشـويش الخطة الشمـاليـة لتدمير مواقع الصواريخ، وبدأ الهجوم بدون تحضير كاف. كما لم تقم الطائـرات بعمليـات التصوير المسبقة، يضاف الى ذلك أن وجود صواريخ اس أ ٦ في مواقع الصواريخ السورية كان له اثر كبير على نتائج العملية.

لقـد اضطرت الطائرات المهاجمة الى المرور فوق وحدات عديدة من الجيش السـوري وكانت النتيجة أن عددا كبيرا من الطائرات التي كانت في طريقها لتنفيذ العملية قد اصيبت بنيران الاسلحة المضادة للطائرات.

لقـد تحـطمت طائـرة قائـد الهجوم المقدم ايهود حنكين عندما حاول تعديل مسـار طيرانــه المنخفض، وضرب بطاريــة اكتشف وجـودها في مكان لم يتوقعه من قبـل، واسقـطت في ذلك الصبـاح ست طائـرات فانتـوم اثنـاء الهجوم على مواقع الصـواريـخ السورية، وأسفر ذلك عن مقتل طيارين ووقوع تسعة آخرين في الاسر، كمـا أسفـر الهجـوم عن تدمـير بطاريـة صواريـخ سورية واحدة، واصابة بطارية اخرى، وفشلت خطة تدمير مواقع الصواريخ السورية في ذلك اليوم.

لقـد اثر هذا الفشل على تطورات الايام، التالية، وامتنع سلاح الجو في تلك المـرحلة عن تنفيـذ مخـططاتــه لتـدمير مواقع صواريخ العدو، واكتفى بشن هجوم جزئي على صواريـخ سوريـا ومصر، وهوجمت على الجبهة السورية البطاريات التي عرقلت نشــاطات سلاح الجـو الاسرائيـلي، أو عندما تقدم الجيش الاسرائيلي نحو الجيب في هضبــة الجـولان، وتمكن سلاح الجـو خلال ذلك من تدمــير بطاريتي صواريـخ س أ ٦ واصابة بطاريتين اخريين، ولكن مواقع الصواريخ السورية بقيت متـراصــة حتى نهـاية الحرب، واصابت من وقت لآخر الطائرات الاسرائيلية التي قامت بمهام اسناد القوات البرية، وقيدت بذلك نشاطات الطائرات الاسرائيلية في الجبهة.

أمـا على الجبهة المصرية فقد انحصرت نشاطات سلاح الجو الاسرائيلي بعد فشـل الايـام الاولى في محـاولة ضرب مواقــع الصـواريخ في القطاع الشمالي قرب

بورسعيد، حيث عملت هناك خمس بطاريات صواريخ متنقلة، وفي يوم ٨ تشرين الاول دمرت معظم البطاريات ولكن المصريين اعادوا ترميمها، ومرة اخرى ضربتها الطائرات الاسرائيلية ومرة اخرى اعيد ترميمها، وفي يوم ١٦ تشرين الاول فقط أي في الهجوم الثالث على هذه المواقع تم تدميرها نهائيا وتخلى المصريون عن فكرة اعادة ترميمها، وبلغ مجموع البطاريات التي دمرت في منطقة بورسعيد ٨ بطاريات واصيبت ثلاث بطاريات اخرى.

بداية الصحوة ....

لقد بدأت الصحوة يوم ١٧ تشرين الاول، وعندها فقط عاد سلاح الجو الاسرائيلي ليشكل عنصرا هجوميا على مواقع الصواريخ، وبدأ بمهاجمة هذه المواقع على الجبهة المصرية بشكل جذري ومتواصل، في ذلك اليوم اصابت الطائرات الاسرائيلية بطاريتي صواريخ في منطقة رأس الجسر الاسرائيلي شمال البحيرة المرة.

وفي اليوم التالي أي في يوم ١٨ تشرين الاول بدأ سلاح الجو الاسرائيلي باجتثاث مواقع الصواريخ المصرية، ومنذ ذلك اليوم وحتى يوم ٢٢ تشرين الاول عندما تناثرت المواقع المصرية، قامت الطائرات الاسرائيلية بعدد اكبر من الغارات ضد الصواريخ، في اليوم الاول اختير الجزء الشمالي من منطقة القنطرة لمهاجمته وتم تدمير ست بطاريات صواريخ.

وفي ذلك اليوم فقد سلاح الجو الاسرائيلي معظم طائراته في مهاجمة بطاريات الصواريخ على الجبهة المصرية، واسقطت خلال الهجوم ست طائرات، وبتاريخ ٢٠ تشرين الاول اختير القطاع الاوسط لمنطقة الاسماعيلية.

لقد اكثر سلاح الجو الاسرائيلي من استخدام صواريخ شرايك ضد رادارات البطاريات وفي يوم ٢٢ تشرين الاول انتقل الجهد الى منطقة السويس، وفي تلك الفترة كانت القوات الاسرائيلية قد تغلغلت في منطقة غرب القناة، وساهمت قوات الدروع والمدفعية الاسرائيلية في تدمير الصواريخ حيث تمكنت هذه القوات من تدمير ١١ بطارية صواريخ معظمها من طراز س أ ٦.

لقد ساهم سلاح الجو الاسرائيلي بمئات الغارات ضد بطاريات الصواريخ على الجبهة المصرية، وهاجم ١٧٠ بطارية بعضها هوجم اكثر من مرة، وبعضها

الآخر هوجم بصواريخ شرايك.

وبلغ مجموع البطاريات التي دمرها سلاح الجو الاسرائيلي في الجبهة المصرية ٣٢ بطارية كما أصاب ١١ بطارية أخرى.

لقد اتضح بعد الحرب بأن مواقع الصواريخ المصرية اطلقت على الطائرات الاسرائيلية اكثر من ١٠٠٠ صاروخ من أنواع مختلفة.

أما في الجبهة السورية فقد قام سلاح الجو الاسرائيلي بعدد أقل من الغارات ضد بطاريات الصواريخ، ووجهت غاراته ضد ٣١ بطارية من أنواع مختلفة، وبعضها هوجم بوساطة صواريخ شرايك، وكانت النتائج على الجبهة السورية هزيلة ولم تدمر فيها سوى ٣ بطاريات صواريخ، كما أن القوات البرية الاسرائيلية لم تعمل شيئا ضد بطاريات الصواريخ السورية، ولم تتمكن وحدات المدفعية الاسرائيلية من تدمير سوى بطارية صواريخ سورية من طراز س أ ٦ علما بأن السوريين أطلقوا في الحرب مئات الصواريخ من أنواع مختلفة.

مهاجمة المطارات

هناك فرق جذري آخر بين حرب حزيران وحرب اكتوبر، يكمن في الاسلوب الذي اتبعه سلاح الجو الاسرائيلي لتحقيق التفوق الجوي، وبينما نجح سلاح الجو الاسرائيلي في حرب حزيران في توجيه ضربة شاملة على المطارات المعادية وتدمير معظم الطائرات العربية وهي جاثمة على المدرجات فإن حرب اكتوبر شهدت حرباً طويلة حول مطارات «العدو» وبدأ أول هجوم على المطارات المصرية في ثاني أيام الحرب فقط، بينما بدأ أول هجوم على المطارات السورية في ثالث أيام الحرب وتركز القتال في المعارك الجوية في منطقة المطارات المعادية لارغام طيران «العدو» على الدفاع داخل أراضيه.

لقد تعلم المصريون والسوريون دروسا كثيرة من حرب حزيران ومن حرب الاستنزاف ولكي يقللوا من الخطر ويزيدوا من قدرتهم على تلقي الضربات الاسرائيلية، فقد أنشأوا مطارات حديثة، وأضافوا مدرجات للمطارات القديمة، وعشية حرب اكتوبر كان لدى سلاح الجو المصري ٢٥ مطارا في مختلف انحاء بلادهم الواسعة وكان سلاح الجو السوري يمتلك عند نشوب الحرب ١٢ مطارا، وبذلت أسلحة الجو العربية جهودا خاصة لبناء عنابر من الاسمنت المسلح تحت

الارض، لحمايـة الطائـرات، وكانت مصر تمتلك في عام ١٩٧٣ مئات العنابر، وبها استـطاع الجيش المصري حمـايـة طائـراته المقاتلة والقاذفة، كما كانت الطائرات السـوريـة محميـة جيـدا في مئـات عنـابر الاسمنت المسلح وببطاريات الصواريخ المختلفـة، التي اقيمت بالقـرب من المـطارات، وفي مصر اقيمت بطاريـات صواريخ متنقلة بالقـرب من ١٠ مطارات أمـا المـطارات الاخـرى فقد كانت محمية بمدافع مضادة للطائرات من مقاييس مختلفة.

في هذه الحـرب فوجئت اسرائيـل، واضطر سلاح الجو الاسرائيلي الى تأجيل هجـومـه الاول على المـطارات العربية بتاريخ ٧ تشرين الاول، وفي هذه المرة كانت الطائـرات العـربيـة بانتـظار الطائـرات الاسرائيلية المهاجمة، ولم يكن سوى عدد ضئيـل من الطائـرات العربية مكشوفا على المدرجات، ولكن نتائج القتال المتواصل حول المـطارات المصريـة والسورية قد أدى الى تجميد الطائرات المصرية والسورية وانهمـاكهـا في النشـاطات الدفـاعيـة، وكان اهتمامها منصبا على حماية المطارات وأهـداف اخـرى واقعـة داخـل الاراضي المصريـة والسـورية، بينما كانت مهاجمة الجيش الاسرائيـلي والاهداف الاسرائيلية من المهام الثانوية، وبالمقابل فقد نجحت الطائـرات المصريـة والسـوريـة في منع عشرات الطائرات الاسرائيلية التي انطلقت لمهـاجمـة المـطارات من القيـام بمهـامهـا، وبعض الغارات الاسرائيلية التي كانت موجهـة لمهـاجمة المطارات لم تنفذ بسبب تدخل طيران «العدو»، وكان النجاح فيها يعني تكبد خسائر جسيمة.

لقـد اضـطرت الطائـرات المصريـة والسورية اثناء محاولتها اعاقة نشاطات الطائـرات الاسرائيلية الى الدخول معها في معارك جوية فوق المطارات العربية وفقد المصريون في هذه المعارك الجوية ٢٤ طائرة، بينما فقد السوريون في المعارك الجوية التي دارت فوق مطاراتهم ٢١ طائرة.

لقد بلغ مجموع المطارات التي هوجمت في حرب اكتوبر ١٨ مطارا من أصل ٣٧ مطارا سوريا ومصريا من بينها ١٠ مطارات في مصر وثمانية في سوريا.

يضـاف الى ذلك مهـاجمـة محطات الرادار والاتصال في كلتا الدولتين وبلغ عدد محطات الرادار التي هوجمت في حرب اكتوبر ٢٠ محطة من بينها ١٥ محطة رادار مصرية.

لقـد كان للهجـوم على المطارات المصرية والسورية تأثير كبير على سير القطار

الجوي السوفياتي، وفي المرحلة الاولى فكرت اسرائيل بتشويش سير القطار الجوي السوفياتي، واتجهت النية الى ضرب المطارات التي استعدت الطائرات الروسية للهبوط فيها، والامتناع عن الاصطدام مع الطائرات السوفياتية مباشرة، وعلى سبيل المثال هوجم مطار دمشق الدولي بعنف بتاريخ ١٠ تشرين الاول عندما وردت أنباء تتحدث عن تعاظم نشاطات القطار السوفياتي الجوي، وتعرض المطار في ذلك اليوم لثلاث هجمات، وفي نفس اليوم قامت طائرات فانتوم اسرائيلية بمهاجمة مطار حلب وأصابت المدرج الرئيس واصيبت طائرة نقل روسية من طراز انتونوف عندما كانت توشك على الاقلاع من المدرج وقتل عدد كبير من الاشخاص الذين عملوا في تفريغ المعدات من الطائرات الروسية، وأسفر هذا الهجوم عن توقف العمل في المطار ولكن علم في اليوم التالي أن طائرات نقل روسية هبطت مرة اخرى.

في المرحلة الثانية صدرت أوامر بالامتناع عن اصابة الطائرات الروسية بشكل مباشر.

الهجوم على مصر

بتاريخ ٧ تشرين الاول بدأ هجوم سلاح الجو الاسرائيلي على المطارات المصرية، في ذلك اليوم هوجمت سبعة مطارات وكان ذلك أكبر هجوم على المطارات المصرية، ووصلت الطائرات الاسرائيلية الى مطار جنكليس القريب من الاسكندرية وأصابت مدرجه الرئيس، في هذا المطار عقد بعد أربع سنوات أول اجتماع بين فريق من ضباط الجيش المصري برئاسة وزير الحربية الجنرال الجمصي وفريق من ضباط الجيش الاسرائيلي، برئاسة وزير الدفاع عيزر وايزمن.

في يوم ٧ تشرين الاول هوجم ايضا مطار بير عريضة الذي رابط فيه سرب من كوريا الشمالية، يضم طائرات ميج ٢١، وقد أقلعت بعض الطائرات الكورية للقتال، وفي يوم ٩ تشرين الاول تعرض مطار المنصورة لهجوم عنيف، وكان يرابط فيه سربان من طائرات ميج ٢١، وقد أصابت طائرات الفانتوم الاسرائيلية مدرجات المطار كما أصابت الخنادق والمباني المختلفة، وعنابر الاسمنت المسلح. ودمرت فيه ٧ طائرات مصرية.

وتوقف مطار المنصورة عن العمل لمدة ستة أيام، كما تعرض في نفس اليوم مطار الكتمية، للهجوم العنيف وأسفر عن اغلاقه لمدة يومين، وعندما استأنف

نشاطه في يوم ١٥ تشرين الاول، عاودت الطائرات الاسرائيلية مهاجمته وكان مطار الكتمية آخر مطار مصري يتعرض للهجوم في الحرب، وكان ذلك في يوم ٢٠ تشرين الاول، وتمكنت آنذاك طائرات الفانتوم من الوصول اليه، واسقطت واحدة منها اثناء مهاجمة بطارية الصواريخ المحاذية للمطار ووقوع طاقمها في الاسر.

خلال الهجوم على المطارات ومحطات الرادار المصرية اسقطت ٢٤ طائرة مصرية في المعارك الجوية، ودمرت ١٤ طائرة اخرى وهي جاثمة على الارض، وبلغت خسائر سلاح الجو الاسرائيلي في مهاجمة المطارات المصرية سقوط ثلاث طائرات فانتوم واصابة عدد آخر من الطائرات الاسرائيلية التي تمكنت من العودة الى الاراضي الاسرائيلية، كما أسفرت هذه الهجمات عن مقتل طيار واحد ووقوع آخر في الاسر، وانقاذ اربعة من اراضي «العدو».

لقد بدأ الهجوم على المطارات السورية في يوم ٨ تشرين الاول فقط، وفيه هوجمت خمسة مطارات سورية، واستمرت الغارات حتى يوم ١٤ تشرين الاول، في كل يوم كانت الطائرات الاسرائيلية تهاجم عددا كبيرا من المطارات السورية، وفي اليوم الاول هوجم مطار الناصرية، وقد بدأ الهجوم عليه عندما عادت طائرات الميج السورية من عملياتها وبدأت تهبط في المطار واسفر الهجوم عن تدمير ٣ طائرات ميج سورية ومقتل طياريها.

لقد فقد السوريون ٣٦ طائرة من بينها ٢١ طائرة اسقطت في المعارك الجوية، و١١ طائرة دمرت وهي جاثمة على الارض في ثمانية مطارات، أما خسائر سلاح الجو الاسرائيلي فقد بلغت ٤ فانتوم، كما اصيبت طائرات اسرائيلية اخرى ولكنها تمكنت من الهبوط في الاراضي الاسرائيلية ووقع طياران في الاسر وتم انقاذ ستة من داخل أراضي «العدو».

اصابة الاهداف

خلال حرب اكتوبر وجه سلاح الجو الاسرائيلي جزءا من جهده الهجومي نحو أهداف استراتيجية «للعدو»، ولم يوجه هذا الجهد الا نحو سوريا فقط، لان ـ السوريين أطلقوا صواريخ أرض ـ أرض، من طراز «فروغ» باتجاه مطار رمات دافيد وسقطت الصواريخ في الساعة ٣٠ر٣ من صباح يوم ٩ تشرين الاول، ويبدو أن صواريخ ضالة أصابت مستعمرة مجدال هعيمك.

ان هذا الهجـوم هو الذي اقنـع القيـادة السيـاسيـة بمهـاجمـة اهـداف استـراتيجيـة في سوريـا، وبالمقابل رفض وزير الدفاع ورئيس الاركان الموافقة على ضرب اهـداف استـراتيجيـة في مصر، ويبدو أنهما فعلا ذلك لعدم اعطاء المصريين ذريعـة لاستخـدام صواريخ سكاد التي يملكونها ضد أهداف في قلب اسرائيل كما أن العمليـة ضد سوريـا لم تكن محـددة جيـدا، وبـرزت فيهـا الرغبـة في معاقبة السـوريين لاطلاقهم صواريخ فروغ اكثر من الرغبة في تحقيق هدف واضح يؤدي الى تغيير سير الحرب أو تغيير نوايا «العدو» ومخططاته.

لقـد قام سلاح الجـو الاسرائيـلي بعشرات الغارات خلال حرب اكتوبر ضد أهـداف استـراتيجيـة في سوريـا، وكـانت خسائر السوريين جسيمة، وقامت بتلك الغارات طائرات الفانتوم فقط.

في يوم ٩ تشرين الاول، بعد ساعات من انفجار صاروخ فروغ في مستعمرة مجـدال هعيمـك، توجهت طائرات الفانتوم لضرب دمشق وأهداف اخرى، وفي ذلك اليـوم هاجمت الطائـرات الاسرائيليـة رئـاسة الاركان السورية وقيادة سلاح الجو السـوري ولحسن حظ السـوريين سادت المنطقة انذاك احوال جوية سيئة، وغطت غيـوم منخفضـة السماء، وجعلت بعض الطائرات تنحرف عن خط سيرها، والتوجه الى اهـداف اخـرى على خط الجبهـة، وانزال قنابلها على وحدات الدروع السورية ولم يصـل الى دمشق سوى بعض طائـرات الفـانتوم، واسقطت قنابلها على سطح مبنى رئـاسـة الاركان ولم يصب مبنى قيادة سلاح الجو السوري مباشرة ووقعت القنـابل في ساحة القيادة ولم تحدث سوى أضرار طفيفة في الطوابق العليا، في تلك اللحـظة كان في الطابق الاسفـل من قيـادة سلاح الجـو السـوري خمسـة من الطيـارين الاسرائيليـين الاسرى رهن التحقيق وقـال هؤلاء الاسرى فيمـا بعـد أن ابـواب ونـوافـذ المبنى قد اقتلعت من أمـاكنهـا من شدة الصدمة، وأن المحققين السـوريـين كانـوا على قنـاعة تامة، بأن القصف الجزئي لمبنى قيادة سلاح الجو السـوري كان مخـططا سلفـا لعـدم ايـذاء الاسرائيليين الاسرى، وكان المحققون يكثرون من توجيه الاسئلة حول كيفية تخطيط الهجوم بحيث لا يسقط المبنى فوق الاسرى والمحققين.

نتيجـة لخلل في أجهـزة تسليح احدى الطائرة سقطت القنابل خارج الهدف وانتشرت فوق أرض مسـاحتهـا بضـع مئـات الامتـار، وخلال ذلك اصيب بطريق

الخطأ مبنى التلفزيون السوري، وبطريقة الخطأ أصيب مبنى المركز الثقافي السوفياتي في العاصمة السورية وقتل فيه عدد من الموظفين السوفييت، وخلال هذا الهجوم اصيبت طائرة فانتوم وقتل قائدها دوف شيبر، بينما هبط مساعده بالمظلة ووقع في الاسر.

لقد قامت طائرات فانتوم اخرى باسكات محطة الاتصال في جبل سروقه وأصابت طائرات فانتوم في نفس اليوم محطات الرادار في القطنية والتامي، أما ضد مصفاة البترول في حمص فقد عملت طائرات اخرى ولم تكن الخسائر فيها جسيمة.

وفي اليوم التالي اصيبت هذه المصفاة بخسائر جسيمة عندما دمر فيها ١٧ صهريجا مليئا بالبترول.

لقد كانت مراكز الوقود السورية هدفا خاصا لطائرات فانتوم التي أصابت ٥٨ صهريجا، وأحرقت ١١ صهريجا في مدينة بانياس من قبل سفن الصواريخ التابعة لسلاح البحرية الاسرائيلي.

كما اصيبت صهاريج بترول في اللاذقية وطرطوس، حيث بلغ عددها ١١ صهريجا وأصيبت صهاريج بترول في خان العايش، وبلغ عددها ٢٠ صهريجا، وصهريجا آخر تحت الارض، وقد تعرض خان العايش للهجوم في آخر مرة بتاريخ ٢٣ تشرين الاول، واتضح بعد الحرب بأن ٥٠٪ من كمية الوقود التي امتلكتها سوريا قد اشتعلت فيها النيران أي ٦٥٠ الف طن من أصل ١٫٣٥٤ مليون طن، وكانت الخسائر مادية ومعنوية.

ولكن السوريين تمكنوا بسرعة من التغلب على الخسائر بمساعدة دول اخرى واصلحت الاضرار في عام ١٩٧٤ واستبدلت مصفاة البترول الخام التي دمرت بمصفاة أخرى.

شبكات الكهرباء والجسور...

لقد وقعت اضرار جسيمة أيضا لشبكات الكهرباء السورية، فقد اصيبت محطتا توليد الكهرباء الكبيرتين في القطنية والتامي، ودمرت معدات كبيرة، ويذكر أن هاتين المحطتين كانتا قبل ذلك تنتجان ١٦٥ ميغاواط من مجموع ٢٧٤ ميغاواط الذي هو انتاج جميع محطات توليد الكهرباء في سوريا، في نهاية الحرب

انتجت محطات توليد الكهرباء السورية نصف الكمية المقررة لها، وكانت تقدم الطاقة طيلة أشهر عديدة لمدة ١٢ ساعة يوميا.

لقد كانت الخسائر المادية جسيمة ولكن في هذا المجال أيضا تمكن السوريون حتى صيف ١٩٧٤ من تصليح الاضرار واستوردوا طوربينات غاز من اوروبا.

أما الاهداف الاستراتيجية الاخرى كالجسور الكبيرة فلم تصب بأضرار جسيمة، وتم اختيار ستة جسور كأهداف لطائرات الفانتوم، ووجدت الطائرات صعوبة في مهاجمة هذه الجسور، ولهذا فان المواصلات في سوريا لم تتأثر كثيرا، وأما الاهداف الاخرى التي اصيبت فقد كانت مشغلا رئيسا للدبابات، ومصنعا لتصليح الدبابات وقد اصيب المشغل بتاريخ ١٦ الاول، وقتل فيه عدد من الجنود السوريين العاملين فيه بما في ذلك قائده ونائبه.

لقد اصيبت طائرات سورية عديدة في الهجوم على الاهداف الاستراتيجية نتيجة للمعارك الجوية، وتم خلالها اسقاط ١٨ طائرة ميج ٢١ وفقدت اسرائيل ٣ طائرات فانتوم فقط، من بينها طائرة واحدة اصيبت أثناء الهجوم وطائرتان اسقطتا أثناء توجههما الى الهدف أو وهما في طريق عودتهما الى اسرائيل، كما اصيبت طائرة فانتوم رابعة ولكنها هبطت في اسرائيل، وقتل من جراء ذلك طيار اسرائيلي واحد ووقع ٣ آخرون في الاسر وتم انقاذ طيارين من أراضي «العدو».

المعارك الجوية

لقد قام سلاح الجو الاسرائيلي بعدد كبير من الغارات الجوية خلال الاعتراض والدورية في حرب اكتوبر، وخلالها جرت معارك جوية عديدة في أجواء الشرق الاوسط، واذا كانت حرب حزيران قد انتهت بـ ٦٠ معركة جوية وحرب الاستنزاف بـ ٩٦ معركة جوية،، فان حرب اكتوبر شهدت ١١٧ معركة جوية من بينها ٦٥ معركة جوية على الجبهة السورية و٥٢ معركة جوية على الجبهة المصرية اشتركت فيها ٤٥٦ طائرة.

لقد برز تفوق الطيار الاسرائيلي في جميع الحروب التي خاضتها اسرائيل، واذا كانت نسبة اسقاط الطائرات في حرب حزيران ١:١٠ فقد بلغت في حرب الاستنزاف ١:٢٠ وكان واضحا بأن المصريين تلقوا دروسا اضافية من الطيارين

الاسرائيليـين في هذه المعارك، وحاولوا التغلب على الطيارين الاسرائيليين باستخدام اعداد كبيرة من الطائرات وكانت اعداد الطائرات المصرية في المعارك الجوية ضعف أعـداد الطائـرات الاسرائيلية، ونفس النسبة كانت على الجبهة السورية، ومع ذلك فقد كانت نسبة اسقاط الطائرات في حرب اكتوبر ١ر٤: ١٨ لصالح اسرائيل، وبلغ عدد الطائـرات «المعـاديـة» التي اسقـطت في المعارك الجوية ٢٧٧ طائرة مقابل ٦ طائـرات اسرائيليـة بالاضـافـة الى ٩ طائـرات اسرائيلية اسقطت بنيران الاسلحة المضـادة للطائرات. ومني المصريون والسوريون بأكبر الخسائر في الطائرات خلال يومين هما ٨ تشرين الاول و١٩ تشرين الاول حيث اسقطت خلالهما ٤٠ طائرة «معادية».

قطـــار جـــوي ...

من بين مهمـات الدوريـة التي قام بهـا سلاح الجـو الاسرائيلي خلال حرب اكتـوبـر كانت مهمة مرافقة الطائرات الامريكية المتجهة الى اسرائيل ضمن القطار الجـوي الامـريكي، وقـامت الطائـرات الامريكية اعتبارا من يوم ١٣ تشرين الاول بنقل المعدات والذخيرة لاسرائيل واتضح بعد الحرب بأن الجزء الاكبر من المعدات التي طلبتها اسرائيل من الولايات المتحدة لم تكن ضرورية باستثناء قذائف مدافع عيار ١٧٥ملم التي نفذت.

خلال توجـه الطائـرات الامريكية الى اسرائيل كانت الطائرات الاسرائيلية تتجه الى عرض البحر لاستقبال الطائرات الامريكية ومرافقتها حتى مطار اللد.

لقـد اشتمل القطار الجوي الامريكي أيضا على طائرات مقاتلة لسلاح الجو الاسرائيـلي من بينها ٤٣ طائرة من طراز سكايهوك معظمها من الطراز القديم و٤٠ طائـرة من طراز فانتـوم وبعض هذه الطائـرات وصل قبيل انتهاء الحرب والبعض الاخر بعد انتهائها ولم نتمكن من الاشتراك في المعارك.

لقـد قامت طائـرات سكـايهوك خلال الحرب بـ ٢٨٠ غارة جوية بينما قامت طائرات فانتوم بـ ٢٠٠ غارة جوية.

من بين المعـدات التي وصلت الى اسرائيل بوساطة القطار الجوي الامريكي طائـرات نقـل من طراز سي ـ ١٣٠ وبعض طائرات الهليكوبتر المستعملة من طراز سيكورسكي ٥٣ التي استخدمت لاول مرة بعد انتهاء الحرب.

اسناد للقوات البرية ...

خلال حرب اكتوبر خصص سلاح الجو الاسرائيلي الجزء الاكبر من غاراته لمساعدة القوات البرية بأكبر خسائره وهو يقدم الاسناد للقوات البرية الاسرائيلية وسقطت عشرات الطائرات الاسرائيلية في مهمات هجوم واسناد على الجبهتين وعشرات اخرى من الطائرات اصيبت ولكنها تمكنت من الهبوط بسلام، وقتل ٣١ طيارا وملاحا خلال تقديم الاسناد الجوي للقوات البرية، وان سلاح الجو الاسرائيلي يؤكد هذه الحقيقة وهو يرد على التساؤلات التي ترددت من قبل القوات البرية بعد الحرب، اين كان سلاح الجو؟ ولماذا لم يأخذ دوره مثلما حدث في حرب حزيران؟

لقد اضطر سلاح الجو للاشتراك في القتال البري حسب سيناريو مختلف تماما عما كان عليه الوضع في حرب حزيران، ففي حرب اكتوبر لم يتمكن سلاح الجو الاسرائيلي من التحليق بحرية فوق ميادين القتال واختيار الاهداف لضربها، لوجود اعداد كبيرة من الصواريخ لدى «العدو»، واضطر الطيارون الى الابتعاد عن المناطق الخطيرة والانتهاء من مهماتهم بسرعة وكانت النتيجة أن سلاح الجو الاسرائيلي لم يظهر كثيرا في ميادين القتال وانخفضت فعاليته لان المعلومات حول ما يجري في ميدان القتال لم تتدفق عليه بسرعة كما كانت هناك مشكلة تنظيم وتوزيع المهام بين الاستخبارات البرية وسلاح الجو الاسرائيلي.

لقد فاجأت حرب اكتوبر سلاح الجو الاسرائيلي بحيث لم يستطع التغلب على هذه المشكلة.

حتى حرب الاستنزاف كانت عملية الاسناد تتم بوساطة ضباط للتعاون الارضي - الجوي فكانت مهمتهم تقديم المعلومات والابلاغ عن وضع القتال في البحر وعن مكان وجود القوات البرية.

لقد ادعى قائد سلاح الجو بنيامين بيليد، بأن أجهزة التنسيق لم تعمل وأن سلاح الجو حقق انجازاته في المعارك البرية بدون الاستعانة بالمعلومات الاستخبارية التكتيكيه.

لقد كانت الصعوبة الرئيسة تكمن في تلقي المعلومات الاستخبارية الفورية من ميدان المعركة وبما أن الطائرات لم تستطع الاعتماد على رحلات استطلاعية

لوجود خطر الصواريخ فقد اضطر سلاح الجو الاسرائيلي الى الاعتماد على المعلومات الاستخبارية التي وردت اليه من القوات البرية، وكانت هذه المعلومات تفتقر الى الدقة.

في كثير من المرات تلقى سلاح الجو الاسرائيلي تقارير بطيئة أو متأخرة حول تحركات «العدو» في الجبهة، وادعى بنيامين بيليد قائد سلاح الجو الاسرائيلي انه لو كانت المعلومات تصل في الوقت المناسب لنجح سلاح الجو في ضرب القوات البرية المعادية بصورة أفضل وأضاف أنه كان من الممكن تدمير الجزء الاكبر من القوة السورية بوساطة الطائرات اثناء قتالها ضد اللواء السابع في شمال هضبة الجولان، قبل أن تتمكن من الاشتباك مع القوات الاسرائيلية.

ان أول يومين من الحرب وهما يوما صد الهجوم يمكن اعتبارهما انجازا حققه سلاح الجو الاسرائيلي، فعلى الجبهة السورية قامت الطائرات الاسرائيلية بدور فعال في صد دروع «العدو» التي وصلت الى رامات مجشيميم ونفح على الجبهة المصرية ضربت الطائرات الاسرائيلية القوات المصرية التي حاولت الوصول الى الطرق الرئيسة وخاصة في المحور الشمالي.

في هذين اليومين اصيبت بعض الطائرات الاسرائيلية على الجبهة المصرية اسقط بعضها اثناء الهجوم على الجسور التي اقامها المصريون فوق قناة السويس.

الضعف والانتفاضة ...

في يوم ٨ تشرين الاول برز ضعف الاسناد الجوي في كلتا الجبهتين وفي الجبهة السورية حالت دون ذلك الاحوال الجوية والغيوم المنخفضة وقالت قيادة اللواء السابع التي خاضت معركة عنيفة انها لم تحصل على اسناد جوي، وعلى الجبهة المصرية لم تحصل القوات الاسرائيلية التي شنت أول هجوم مضاد على الاسناد الجوي اللازم.

على الرغم من أن خسائر اسرائيل كانت في ذلك اليوم على الجبهة المصرية اسقاط سبع طائرات واصابة خمس طائرات هبطت بسلام فان الفرقة بقيادة العميد ابراهام ادان لم تتلق اكثر من ٢٤ غارة اسناد من قبل الطائرات الاسرائيلية.

لقد اتضح بأنه في الوقت الذي دارت فيه أكبر معركة برية على الجبهة بين الساعة ٨ صباحا والثالثة بعد الظهر لم تقم الطائرات الاسرائيلية بأكثر من ٦٢ غارة على الجبهة كان ثلثها موجها ضد الجسور المصرية.

لقد فوجىء الجميع بعد الحرب بأن المسؤول عن الاسناد في سلاح الجو لم يكن يعلم بأن القوات البرية تستعد لشن هجوم معاكس، وادعى بأن الاسناد الذي خطط له لم يكن يعتمد على الهجوم المعاكس الذي حدد لذلك الصباح.

لقد استمر سلاح الجو الاسرائيلي في ارسال طائراته بمعدل كبير في الايام التالية أيضا، وكان يوم ٩ تشرين الاول صعبا على الجبهة المصرية وفي ذلك اليوم قامت الطائرات الاسرائيلية بحوالي ٣٠٠ غارة واسقطت منها ٩ طائرات بما فيها طائرة قائد قاعدة رمات دافيد العقيد ليف ارلوزور الذي سقط في البحر الى الشمال من بور سعيد.

بتاريخ ١٤ تشرين الاول بدأ سلاح الجو الاسرائيلي يستعيد قوته على الجبهة المصرية وفي ذلك اليوم حاول المصريون اقتحام الجبهة وحاول أحد الويتهم التسلل عبر وادي مبعوك للوصول الى مؤخرة القوة الاسرائيلية، وقام سلاح الجو الاسرائيلي بأعمال باهرة في القضاء على اللواء المصري وقام بعشرات الغارات لتدمير اللواء المصري داخل الوادي.

لقد صرح الجنرال الجمصي بعد الحرب، بأن قواته نفذت الامر عندما اقتحمت الجبهة الاسرائيلية ولكن سلاح الجو الاسرائيلي استخدم اسلحته الحديثة وأوقف الالوية المصرية وحال دون اتصالها ببعضها.

لقد حدث نفس الشيء أيضا عندما حاول الجيش المصري منع الجيش الاسرائيلي من اقامة رأس الجسر الاسرائيلي، وعندما بدأ تطويق الجيش المصري الثالث، وصل اشتراك سلاح الجو الاسرائيلي في المعارك البرية الى ذروته، وابتداء من يوم ١٩ تشرين الاول وحتى انتهاء الحرب قام سلاح الجو الاسرائيلي بحوالي ٢٠٠٠ غارة.

على الجبهة السورية كان تأثير سلاح الجو الاسرائيلي أكبر عندما بدأت القوات الاسرائيلية تتقدم في اتجاه دمشق بتاريخ ١١ تشرين الاول.

خلال أيام الهجوم الثلاثة قام السلاح الجوي الاسرائيلي على هذه الجبهة بمئات الغارات وفي تلك المرحلة أضاع الجيش الاسرائيلي فرصة ضرب الفرقتين

العراقيتين أثناء تقدمهما على طرق مكشوفة من العراق الى هضبة الجولان.

لقد خصص سلاح الجو الاسرائيلي عددا قليلا من الغارات ضد الفرقة العراقية الاولى، وتقدمت القوة العراقية الى الجبهة بدون أن تتعرض لاي هجوم وفاجأت القوات الاسرائيلية في ميدان المعركة، واتضح بأنه قبل مرور القوافل العراقية ارسلت طائرات اسرائيلية استنادا الى انباء مسبقة حول وصول القوات العراقية الى المنطقة، وقامت الطائرات الاسرائيلية برحلتها في الليل ولم تكتشف القوة العراقية التي اتضح فيما بعد بأنها مرت متأخرة، وكانت النتيجة أن الفرقة العراقية وصلت الى الجبهة كاملة، ومن جهة اخرى قامت طائرات هليكوبتر اسرائيلية بنقل قوة من المظليين لضرب القوة العراقية وعرقلة عملياتها في الجبهة، وكانت تلك العملية واحدة من ٨ عمليات مشتركة شاركت فيها طائرات الهليكوبتر الاسرائيلية وفي تلك العملية نسف المظليون الاسرائيليون عبارات مياه في الطريق الصحراوي بين العراق وسوريا، وضربوا خمس آليات تابعة للقافلة العسكرية العراقية.

ان الحديث عن اشتراك سلاح الجو الاسرائيلي في الحرب البرية والاسناد الذي قدمه للقوات البرية لن يكون كاملا، اذا أغفلنا الدور الذي قامت به أسراب طائرات النقل والطائرات الخفيفة وطائرات الهليكوبتر، لقد تفوق سرب طائرات الهليكوبتر على سربي النقل والطائرات الخفيفة من حيث ساعات الطيران ودلت الخسائر التي وقعت في صفوف الطائرات الخفيفة وطائرات الهليكوبتر على مدى اشتراكها في الحرب، وفي الجبهة السورية اصيبت طائرة خفيفة بصاروخ أرض ـ جو بينما كانت تعمل في مجال قياس المدى للمدفعية الاسرائيلية وقتل في الحادث أربعة أشخاص من بينهم قائد الطائرة.

وفي الجبهة المصرية تحطمت طائرة خفيفة بالقرب من رأس ملة ووقع أفرادها الثلاثة في الاسر.

لقد كانت الخسائر في صفوف طائرات الهليكوبتر والطيارين كبيرة فقد قتل ستة من الطيارين وتحطمت خمس طائرات هليكوبتر وفي هضبة الجولان اسقطت طائرة هليكوبتر من طراز «بل» عندما حاولت انقاذ طيار اسرائيلي، وفي اليوم التالي أي بتاريخ ١٢ تشرين الاول اصيبت طائرة هليكوبتر بصاروخ أرض ـ جو وأسفر سقوطها عن مقتل ستة أشخاص من بينهم طياران.

وفي الجبهة المصرية اسقطت طائرتا هليكوبتر وقتل طياران.

لقد قامت طائرات النقل وطائرات الهليكوبتر بنقل الاف الجرحى من الجبهات الى المستشفيات في أواسط اسرائيل، ومن بين حوالي ٩٠٠٠ جريح ومريض اصيبوا في الحرب اخلي بوساطة طائرات الهليكوبتر ٢٩٩٥ جريحا و١٧٢٩ جريحا نقلوا بوساطة طائرات النقل.

لقد استمر هذا القطار الجوي بعد الحرب أيضا واستخدم مطار فايد المصري كمركز كبير للنقل، ووصل طاقم الانقاذ التابع لسلاح الجو الاسرائيلي الى هذا المطار في يوم ٢٠ تشرين الاول وعندما قام باستطلاع المطار صمد في معركة مع رجال الكوماندو المصريين، وتم اصلاح مدارج المطار وتحول مطار فايد الى مركز للنقل الجوي الاسرائيلي في القارة الافريقية، بعد انتهاء الحرب اقلعت وهبطت طائرات في هذا المطار بمعدل طائرة كل بضع دقائق.

سلاح الجو الاسرائيلي لسنوات الثمانينات

بعد حرب اكتوبر بدأ عهد جديد في سلاح الجو الاسرائيلي اندمج فيه السلام والحرب معا، فمن جهة كان هناك بناء القوة واستيعاب الاسلحة الحديثة واخلاء قواعد ومناطق تدريب وبناء مطارات جديدة، ومن جهة اخرى كان هناك قتال اشتركت فيه طائرات سلاح الجو الاسرائيلي، في معارك جوية ضد طائرات سلاح الجو السوري، وفي النشاطات ضد الفدائيين الذين واصلوا جهودهم لضرب اسرائيل من الاراضي اللبنانية من البحر ومن أماكن اخرى.

لقد ارغم السلام اسرائيل على التخلي عن سيناء، والانسحاب من القواعد الجوية والمدارج العديدة فيها، وفي نفس الوقت كان من الضروري الاسراع في بناء مطارات جديدة في النقب، وكان العمل في بناء المطارات الجديدة يتم بوساطة الامريكيين، بينما لاحت في الافق مشاكل اقتصادية ومالية ارغمت اسرائيل على تخفيض ميزانيتها العسكرية عدة مرات الامر الذي كان له اكبر الاثر على سلاح الجو الاسرائيلي، ودعت الحاجة الى البحث عن حلول جديدة، وفعالة لمواجهة التعاظم الجوي في الدول العربية عامة وفي الجبهة الشرقية خاصة.

لقد كان اكثر الامور الحاحا بعد حرب اكتوبر هو الاستفادة من دروس الحرب وكان السؤال الرئيس هو: كيف نتعلم من تجارب الماضي ونستعد للحرب المقبلة على الوجه الاكمل اذا ما فرضت حرب كهذه على اسرائيل؟.

لقد تغيرت الجبهة الجوية كثيرا، واتضح بأنه قد اقيمت أجهزة سيطرة ومراقبة صممت في اسرائيل وكلفت ملايين الدولارات، وتستطيع تأمين سيطرة ومراقبة فعالة للغاية.

لقد اضيفت لسلاح الجو الاسرائيلي ولاسلحة الجو العربية أسلحة حديثة وظهرت على الحلبة صواريخ أرض ـ جو من أنواع جديدة وزودت الطائرات بصواريخ جو ـ جو، تتمتع بقدرة على المناورة وبالمدى الكبير، واضيفت اليها قنابل «ذكية» ابتداء من القنابل العنقودية والقنابل الخاصة ضد صواريخ مدارج المطارات، والقنابل الموجهة تلفزيونا، أو القنابل الموجهة بأشعة لايزر، وكان لهذه الاسلحة اثر كبير على وضع النظريات القتالية، واستمر سلاح الجو الاسرائيلي في تطوير نظرياته القتالية حتى في مجال المعارك الجوية، مع التركيز الخاص على

التعـاون بين الطائـرات المقاتلة، وطائرات الرادار الحديثة من طراز «هوك آي» كما أن الطائـرات المقـاتلة تطلبت اهتماما جديدا ونظريات مناسبة لميدان المعركة الذي يشترك فيه سـلاح الجو مـع القوات البرية وبوساطة طائرات الهليكوبتر في هـذه المـرة.

في شهـر تشرين الاول ١٩٧٧ اخلى بنيامين بليد مكانه للعميد دافيد عفري في قيـادة سلاح الجـو الاسرائيلي ليصبح القائد الثامن للسلاح، واستمر عفري في تنفيـذ الدروس المستفـادة من حرب اكتـوبـر، وفي بدايـة عهـده قام سلاح الجو بمنـاورات كبـرى حسب نظريـات قتـالية مختلفة، في المجالين الدفاعي والهجومي، واختبـر مختلف الاحتمـالات بمـا فيها السيئة منها التي تتصور تعرض اسرائيل لهجوم مفاجيء في يوم من الايام، وعلى الرغم من السلام الذي عقد مع مصر، فقد جرى في الشرق الاوسـط سبـاق تسلح جديـد انفقت عليـه مبالغ ضخمة منقطعة النـظير، واشتـركت في هذا السبـاق أطراف عديـدة في العالم كالاتحاد السوفياتي والولايات المتحدة ودول اوروبية مختلفة والصين الشعبية التي أرسلت الى المنطقة صواريخ أرض ـ جو ومحركات للطائرات.

لقـد خلق السـلام مع مصر وضعـا جديـدا، فمن جهـة تقلص التهديد من الجهـة المصريـة ولكن تقـارب مصر مع الولايـات المتحـدة الامريكية أوجد في هذه المنـطقـة موجـة جديـدة من الاسلحـة الاكثر تعقيدا وبدأت مصر في الانتقال الى السـلاح الامـريكي وبرز ذلك في سلاح الجو المصري أولا، فبالاضافة الى طائرات النقل التي زودت بها مصر فقد تلقى سلاح الجو المصري أيضا طائرات فانتوم ثم طائـرات ف ـ ١٦ وحصـل أيضـا على صواريـخ هوك محسنـة لتعـزيـز بطاريـات الصواريخ السوفياتية الصنع.

لقـد قامت الولايـات المتحـدة بتـزويـد السعودية بأسلحة كثيرة والى جانب صفقـة طائـرات ف ـ ١٥ التي عقـدت مع اسرائيل فقد وقعت على صفقات تقضي ببيع عشرات طائرات ف ـ ١٥ للسعودية أيضا.

كما غير الاردن من قواته الجوية وتعزز سلاحه الجوي بنسبة كبيرة، وغطيت أراضي الاردن بصواريخ حديثة، وأصبح الاردن القريب جدا من الاهداف الحيوية في اسرائيل عدوا اشد خطورة مما كان عليه قبل حرب اكتوبر.

لقد اشتـركت فرنسا في السباق التسليحي في المنطقة وزودت دوله بطائرات

ميراج حديثة وقنابل ذكية من أنواع مختلفة وصواريخ جو ـ جو وصواريخ أرض ـ جو.

أما السوفيات فقاموا بدورهم القديم: تقديم أحدث طائراتهم لعدد من دول المنطقة وبرزت بعد الحرب طائرات حديثة من طراز ميج ٢٣ وسوخوي ٢٢ وميج ٢٥ القادرة على مواجهة طائرة ف ـ ١٥ الامريكية، وخاصة في قدرتها على الارتفاع السريع الى علو شاهق.

لقد طرأ تغيير آخر بعد حرب اكتوبر وخاصة في مجال الدفاع الجوي وانفقت الدول العربية مبالغ كبيرة على شراء بطاريات صواريخ مختلفة وبرز ذلك حاليا في الاردن وهي الدولة التي كانت مكشوفة تماما في عام ١٩٧٣، لانها لم تكن تمتلك بطارية صواريخ واحدة، أما بعد الحرب فقد ابتاع الاردن من الولايات المتحدة ١٤ بطارية صواريخ هوك محسنة وحوالي ١٠٠ مدفع مضاد للطائرات من طراز فولكان وهذه الاسلحة تغطي معظم الاراضي الاردنية بشبكة دفاعية متراصة للغاية، وصلت الى منطقة غور الاردن أيضا.

أما سوريا التي غطت بطاريات صواريخها في عام ١٩٧٣ منطقة هضبة الجولان ومنطقة دمشق، فقد أضافت الوية جديدة من بطاريات الصواريخ، وباستطاعتها القول في عام ١٩٨٠ بأن جميع مراكزها الحيوية بما فيها المدن الكبرى والموانىء مغطاة ببطاريات الصواريخ المضادة للطائرات.

مشتريات عسكرية كبيرة...

ان تجديد الطائرات هو من المهام التي ينفذها سلاح الجو الاسرائيلي دائما، وازداد النشاط بعد حرب اكتوبر، ومن جهة اضيفت سنوات للطائرات التي اعتبرت في حينه رأس الحربة للقوة الجوية الاسرائيلية، وطائرة الميراج التي حققت في حينه انجازات غير عادية بقيادة طياري سلاح الجو الاسرائيلي، تحولت مع مرور الوقت الى طائرة من الدرجة الثانية، وكذلك طائرة فانتوم التي منحت سلاح الجو الاسرائيلي قوة كبيرة، وحققت انجازات كبيرة لسلاح الجو الاسرائيلي، بدأت تخلي مكانها لطائرات حديثة للغاية، وواجهت طائرة سكايهوك مصيرا مشابها، ودعت الحاجة بعد حرب اكتوبر الى اتخاذ قرار حول الطائرة التي ستحل في المستقبل محل الطائرات التي ستحال على المعاش، بالاضافة الى طائرة كفير

والطراز المتطور من هذه الطائرة كان من الضروري اتخاذ قرار لانتاج طائرة اسرائيلية لسلاح الجو الاسرائيلي، واخيرا اتفق على الطائرة التي ستحل في نهاية سنوات الثمانين محل طائرات سكايهوك وفانتوم وهي طائرة لافي.

لقد ابتاعت اسرائيل من الولايات المتحدة طائرات اعتراض حديثة من طراز ف ١٥ وف ١٦ واضيفت اليها أسلحة حديثة مثل طائرة الرادار هوك آي وطائرات هليكوبتر من طراز وديغندر وأسلحة مضادة للطائرات، ابتداء من صاروخ هوك المحسن وصاروخ تشباريل ومدافع فولكان وصاروخ كتف من طراز رد آي.

لقد أدت المشتريات العسكرية الكبيرة والتي كلفت مبالغ طائلة، الى انشاء اجهزة عديدة ومؤسسات تدريب واسعة والقيت على الطواقم الارضية مهمات اضافية وأكثر تعقيداً وعاد سلاح الجو الى دراسة فكرة استخدام الفتيات في المجال الفني الذي كن يحلمن في الوصول اليه، وكان النجاح كبيرا وافتتح سلاح الجو الاسرائيلي معهدا للدراسات الفنية منحت فيه للضباط شهادات الماجستير في الهندسة.

لقد القيت على أجهزة التدريب اعباء جسيمة، وفي مرحلة معينة دعت الحاجة الى ايفاد شبان الى الولايات المتحدة للتدرب على قيادة طائرات الهليكوبتر ولكن سلاح الجو سد هذه الفجوة وأقام مدرسة خاصة لطياري الهليكوبتر، وعقدت دورات ـ جديدة في مجالات حيوية أخرى.

في يوم ١٠ كانون الاول ١٩٧٦ هبطت في اسرائيل اول دفعة من طائرات ف ١٥ وكان ذلك اليوم بمثابة عيد لسلاح الجو الاسرائيلي وأعلن رئيس الوزراء اسحق رابين بأن اسرائيل أصبحت أكثر قوة بعد وصول طائرات ف ـ ١٥ وقال رئيس الاركان مردخاي جور بأن اسرائيل بعد حصولها على طائرات ف ـ ١٥ أصبحت دولة اخرى والجيش الاسرائيلي اصبح جيشا آخر.

مما لا شك فيه أن استيعاب طائرات ف ـ ١٥ في سلاح الجو الاسرائيلي يشكل مرحلة هامة في تاريخ سلاح الجو، وبعد ذلك بأربع سنوات، أي بتاريخ ٢ تموز ١٩٨٠ هبطت اول دفعة من طائرات ف ـ ١٦ في المطارات الاسرائيلية وتحدث قائد سلاح الجو الاسرائيلي العميد دافيد عفري حول أهمية هاتين الطائرتين بالنسبة لسلاح الجو الاسرائيلي، فقال: لقد صممت طائرة ف ـ ١٥، في الاصل للقيام بمهام الدفاع الجوي، وهي أفضل الطائرات للقيام بذلك لانها

مزودة بالرادار المناسب لذلك ومع ذلك علينا أن نذكر بأن جميع المعدات الحربية يجب اعتبارها جزءا من القوة العامة.

وأضاف يقول بأن سلاح الجو الاسرائيلي ليس مبنيا على أساس طائرة واحدة، بل مجموعة من الطائرات والاجهزة الاخرى التي يجب أن تعمل معا، لكي تقوم أفضل الطائرات مثل طائرة ف ـ ١٥ بالمهام الموكلة اليها.

وقال عفري: أما طائرة ف ـ ١٦ فقد خصصت لمهمات جو ـ جو، ولكنها قادرة على القيام بمهمات جو ـ ارض، وهي أقل ثمنا من طائرة ف ـ ١٥ وتعتبر مكملة لها، وستكون حماية أجواء «الدولة» بوساطة هاتين الطائرتين أفضل، يضاف الى ذلك أن طائرة ف ـ ١٥، تستطيع القيام بالمهام التي قامت بها طائرات فانتوم وكفير.

وأضاف يقول: وأما طائرة هوك آي، فهي تمنح اسرائيل الانذار المسبق بشكل أفضل من ذي قبل، ان «دولة اسرائيل» محاطة بالجبال من كل جانب التي تعرقل راداراتنا الارضية، وتمنعها من الرؤية الواسعة النطاق، علما بأن مدة الطيران من هذه الجبال الى أراضي «دولة اسرائيل» قصيرة جدا، وقد جاءت طائرة هوك آي، لتحل هذه المشكلة، الا انها ستمكن اسرائيل من اكتشاف ما يجري وراء ـ الجبال، وباستطاعة هذه الطائرة التحليق على ارتفاع شاهق لرؤية ما يجري في الجانب الاخر، وتستطيع على سبيل المثال توجيه طائرات ف ـ ١٥ في الموعد المناسب باتجاه الطائرات المقتربة من اسرائيل.

بالاضافة الى هذه الطائرات فقد حصلت اسرائيل على طائرات هليكوبتر من طراز كوبرا، وديغندرم ٥٠٠، وكانت اسرائيل في حرب اكتوبر بحاجة لمثل هذه الاسلحة في مرحلة صد القوات المعادية ولكنها لم تكن متوفرة، وبالاضافة الى الدور الدفاعي الذي تقوم به طائرات الهليكوبتر فانها تستطيع ايضا القيام بمهمات هجومية، واذا كان سلاح الجو الاسرائيلي قد امتنع في السابق عن تكليف طائرات الهليكوبتر بمهمات هجومية فقد أصبح الآن يستخدمها في المهام الهجومية

لقد تعلم سلاح الجو الاسرائيلي من حرب اكتوبر بأن من الممكن دائما استخدام الطائرات في كل وضع وفي جميع الاحوال الجوية.

وفي جميع الاحوال تستطيع طائرات الهليكوبتر القيام بمهام كانت تقوم بها

طائرات مقاتلة في السابق لكي تتفرغ هذه الطائرات لمهام أخرى، وأصبح سلاح الجو الاسرائيلي الآن يبدي رغبة في شراء طائرات هليكوبتر حتى لو كان على حساب معدات أخرى.

ان هذا قد أصبح ممكنا لان صواريخ هوك المحسنة قد طورت قدرة اسرائيل على الدفاع عن نفسها في المجال الجوي بنسبة ٢٠٪، ويعتبر صاروخ هوك سريع الرد وعظيم السرعة وبعيد المدى ويستطيع الصمود في الحرب الالكترونية.

اخلاء المطارات في سيناء ...

لقد أدى اتفاق السلام مع مصر الى احداث تغيير جوهري في قواعد المطارات وأجهزة الانذار التابعة لسلاح الجو الاسرائيلي.

قبل توقيع اتفاق السلام ـ في أعقاب الاتفاق المرحلي في سيناء ـ تخلت اسرائيل عن بعض المطارات في شبه جزيرة سيناء مثل مطار ابو رديس والمطار القريب من بالوظة، لقد نص اتفاق السلام على الانسحاب التام من جميع المناطق في سيناء، والتخلي عن جميع المطارات الموجودة فيها ومناطق التدريب الواسعة.

لقد اقترحت اسرائيل في مشروع السلام الذي قدمته اولا بأن يستغرق الانسحاب فترة تتراوح بين ٣ ـ ٥ سنوات وكانت اسرائيل مقتنعة في تلك المرحلة بأن مطاري سيناء او أحدهما على الاقل سيبقى بحوزتها حتى بعد الانسحاب النهائي، وكانت تقصد بذلك مطاري عصيون وايتام، ولكن الامور تطورت بشكل آخر وخلال المفاوضات النهائية اضطرت اسرائيل الى التخلي عن هذين المطارين أيضا، ورفضت مصر اقتراحا يقضي بتبادل المناطق بحيث يبقى احد المطارين على الاقل تحت سيطرتها، كما رفضت مصر فكرة تسليم المطارين للامريكيين لتكون قواعد تدريب، وفي البداية تم اخلاء مطاري العريش ورفيديم وتحدد شهر نيسان ١٩٨٢ للانسحاب التام من سيناء بما في ذلك الانسحاب من مطاري عصيون وايتام.

لقد خلق الانسحاب من سيناء مشاكل جديدة في وجه سلاح الجو الاسرائيلي، وفي البداية تطلب الامر القيام بعملية اخلاء المعدات على نطاق واسع، واشتملت هذه العملية على اخلاء مئات المباني والمعدات الثمينة والاسلحة، وهناك بعض الاشياء لا يمكن اخلاؤها ولن تسلم للمصريين خوفا من تسرب اسرار

عسكرية لهم، واضطر الجيش الاسرائيلي الى تدميرها مثل الخنادق والمنشآت المختلفة التي استخدمتها الطائرات الاسرائيلية المقاتلة في سيناء، كما نسف الجيش منشآت ضمت معدات انذارية واستخبارية كالمنشآت الالكترونية في محطة أم خشيبة.

لقد فقد الجيش الاسرائيلي من جراء انسحابه من سيناء حوالي ٨٠٠٠كم مربع من مناطق التدريب ومن الواضح أن فقدان هذه المناطق سيعيق نشاطات سلاح الجو الاسرائيلي وخاصة في مجال تدريب الطيارين، ورفضت مصر جميع المحاولات الاسرائيلية للسماح للطائرات الاسرائيلية بالتحليق في اجواء سيناء او في الاجواء المحاذية للحدود.

ان المصريين انفسهم مقيدون في رحلاتهم الجوية فوق سيناء وبموجب الاتفاق العسكري محظور عليهم وضع طائرات مقاتلة في سيناء.

مع اخلاء اربعة مطارات كبيرة في سيناء وعشرات المدارج الاخرى التي استخدمها الجيش الاسرائيلي في حالات الطوارىء فقد اشتد الازدحام في المطارات الاسرائيلية الحالية، وهذا يشكل خطرا كبيرا لان قدرة الامتصاص في حالة نشوب حرب جديدة تتقلص في مثل هذه الاوضاع، ولهذا السبب اشترطت اسرائيل بأنها لن تنسحب من آخر مطارين في سيناء، قبل انشاء مطارين جديدين في النقب، لانه بدون هذين المطارين سيضطر سلاح الجو الاسرائيلي الى حشد عدد كبير من الطائرات يصل الى ثلاثة اضعاف الطائرات التي كان يمتلكها في حرب حزيران، في عدد محدود من المطارات.

ان وجود اعداد كهذه من الطائرات في مطارات قليلة، يشكل دائما عنصرا مشجعا «للعدو» على القيام بهجوم مفاجيء وشل فعالية سلاح الجو.

ان وجود مطارات قليلة ومزدحمة يزيد من عصبية أي قائد، ومن الواضح انه اذا تعرضت المطارات لاي خطر، فان القادة قد يضطرون الى القيام بهجوم وقائي لدرء هذا الخطر.

لقد أثار الانسحاب من سيناء مشكلة اخرى لسلاح الجو الاسرائيلي والجيش الاسرائيلي وهي مشكلة الانذار المسبق، فالانسحاب سيمنع سلاح الجو والجيش الاسرائيلي من «التلصص» بوساطة الاجهزة الالكترونية التي كانت موجودة هناك، عبر الاراضي المصرية، وسيكون من الصعب مراقبة مستوى

استعداد الجانب الآخر، وتحركات قواته ونتيجة لذلك سيضطر سلاح الجو الاسرائيلي الى البحث عن حلول بديلة مثل الحصول على المزيد من طائرات الرادار من طراز هوك آي.

وبسبب ضغط الوقت اضطرت اسرائيل الى الموافقة على قيام الامريكيين ببناء المطارين الجديدين في سيناء، ومن المعروف أن بناء مطار يستغرق فترة تتراوح بين ٥ ـ ٧ سنوات ولكن الولايات المتحدة تعهدت بوضع قدراتها وامكانياتها لانهاء العمل في بناء المطارين الجديدين خلال فترة لا تزيد على ثلاث سنوات، وقد بدأ العمل بتاريخ ١٥ تشرين الاول ١٩٧٩. ومن المقرر أن ينتهي في ٢٥ نيسان ١٩٨٢، وسيكون المطاران الجديدان أصغر من مطاري ايتام وعصيون ويقع احدهما تحت رحمة المدفعية الاردنية.

المعركة حول جبل الشيخ ...

على الرغم من وقف اطلاق النار على الجبهتين ، فان سلاح الجو الاسرائيلي لم يوقف نشاطاته، صحيح أن الجبهة المصرية قد هدأت ولكن ذلك لم يمنع وقوع معركة جوية بعد حرب اكتوبر، وحدث ذلك بتاريخ ٦ كانون الاول ١٩٧٣، عندما تسللت طائرات ميج مصرية الى المنطقة الاسرائيلية لتصوير اهداف عسكرية اسرائيلية مختلفة وجرت المعركة الجوية في منطقة خليج السويس حيث اشتبكت اربع طائرات ميج ٢١ مع طائرات فانتوم، واسفر الاشتباك عن اسقاط طائرة ميج واحدة.

أما في هضبة الجولان فقد اشتعلت الجبهة، لقد وافق السوريون على وقف اطلاق النار بعد انتهاء الحرب ولكنهم بعد فترة قصيرة بدأوا بحرب استنزاف على طول خط الجبهة وفي مرحلة معينة تركز القتال في منطقة جبل الشيخ.

في نهاية حرب اكتوبر احتلت قوات تابعة للواء جولاني ولواء المظليين قمم جبل الشيخ واحتلت ثلاثة مواقع سورية في جبل الشيخ وقمة الجبل الذي لا يذوب عنه الثلج، ولكن سورية لم تسلم بذلك وبدأت قواتها في ازعاج الجيش الاسرائيلي، واستخدمت اولا اسلوب القنص واتبعته باسلوب القصف الشديد، واصيب عدد كبير من جنود الجيش الاسرائيلي وقامت طائرات الهليكوبتر الاسرائيلية بتقديم العون للمظليين الاسرائيليين الذين تعرضوا لعواصف ثلجية قاسية، في قمة جبل

الشيـخ، واتضـح بأن السوريين يريدون توسيع رقعة الحرب وارسال قوات مدرعة الى الجبـل وبـدأوا في تمهيـد طريق جبـلي، الى قمـة الجبل وكان واضحا بأنه اذا انتهى العمـل في تمهيد هذا الطريق، فان القوات الاسرائيلية ستواجه وضعا صعبا لان الوصـول من اسرائيـل الى المـواقـع الجـديـدة، التي سقـطت في يد الجيش الاسرائيـلي أشـد خطورة، فاستـدعي سلاح الجـو للمعـركـة عنـدما كان الجانب السـوري يقـوم بتمهيـد الطريق، وبحشـد القـوات المـدرعـة والجرافات والمعدات الهنـدسيـة الثقيلة، كمـا أقـام عمال مدنيون وعسكريون في معسكر خاص وعملوا تحت حمـايـة مدافـع مضـادة للطائـرات وبـطاريات صواريخ وصواريخ تطلق من الكتف، وفي الجهـة الغـربيـة من جبل الشيخ تجمع مئات الفدائيين الفلسطينيين الذين رغبوا هم أيضا في الاشتراك في المعركة حول جبل الشيخ ومواقعه.

غارات على قمة جبل الشيـخ ...

بتـاريـخ ٦ نيسان دخل سلاح الجو الاسرائيلي في معركة حول جبل الشيخ، وكـان هدفـه منـع السوريين بأي ثمن من تمهيد الطريق الذي رغبوا بوساطته نقل قوات مدرعـة ومعـدات الى قمـة الجبـل وقام سلاح الجو الاسرائيلي في ذلك اليوم بحـوالي ٣٠ غارة، والقيت قنـابـل عديـدة من بينهـا قنـابـل نابـالم على المراقبات السـوريـة المـوزعـة في قمـة الجبـل، وبعـد اسبوع أي بتاريخ ١٣ نيسان عادت الطائـرات الاسرائيلية الى الهجوم، وأصابت في هذه المرة احدى الجرافات السورية التي عملت في تمهيـد الطريق واكتشف الطيـارون الاسرائيليـون في ذلك اليوم بان السـوريـين حشـدوا عددا كبيرا من المدافع والصواريخ المضادة للطائرات وأطلقت عليهم ٨ صواريـخ، واتضـح أيضا بأن الفدائيين الفلسطينيين الذين احتشدوا في السفـوح الشرقيـة استخـدموا هم أيضا صواريخ تطلق من الكتف، وأطلقوها على الطائـرات الاسرائيلية التي حلقت على ارتفاع منخفض، وفي اليوم التالي أي بتاريخ ١٤ نيسـان رد سلاح الجـو الاسرائيـلي بقـوة متنـاهية وقام بأكثر من ٨٠٪ غارة هجـومية على منطقة جبل الشيخ وهاجمت الطائرات معدات هندسية وقوات مدرعة ومعسكرات ادارية وسيارات ومعدات اخرى.

واضـطر السـوريـون الى نقل المعدات التي سلمت من الغارات الى معسكر آخر ولكن الطائرات الاسرائيلية قامت بمهاجمة هذا المعسكر أيضا.

لقد استمرت الهجمات الجوية المكثفة في الايام التي أعقبت ذلك وقرر السوريون هذه المرة استخدام سلاحهم الجوي وذلك لاول مرة منذ حرب اكتوبر، ففي يوم ١٨ نيسان قامت ٨ طائرات ميج ١٧، سورية بمهاجمة قوات الجيش الاسرائيلي وأسفر الهجوم على وقوع خسائر طفيفة ورد سلاح الجو الاسرائيلي بسرعة.

وفي اليوم التالي أي بتاريخ ١٩ نيسان اشتركت الطائرات الاسرائيلية في يوم حافل بالمعارك والاحداث، وكان من أشد أيام القتال حول جبل الشيخ، وفيه قامت الطائرات الاسرائيلية بـ ٣٠٨ غارات هجومية في منطقة جبل الشيخ، وهاجمت اهدافا مختلفة ابتداء من الوحدات والمعدات الهندسية في منطقة جبل الشيخ، ورادار سوري في منطقة الزبداني وبطاريات صواريخ متحركة وضعت ككمين للطائرات الاسرائيلية، وفي نفس الوقت توجهت الطائرات الاسرائيلية لمهاجمة أهداف سورية في مناطق اخرى في هضبة الجولان، وهوجمت القوات السورية المرابطة في التلال المحيطة بالجيب السوري الذي احتلته اسرائيل في حرب اكتوبر.

في ساعات بعد الظهر، وخلال مهاجمة كمين مؤلف من صواريخ «س أ ٦» جرت معركة جوية اسقطت خلالها طائرتان من طراز ميج ٢١ ولكن سلاح الجو الاسرائيلي مني أيضا بخسائر في ذلك اليوم، اذ أصيبت طائرتان بصواريخ تطلق من الكتف، وتحطمت طائرة فانتوم في السفوح الغربية لجبل الشيخ، وقتل الطيار ستافي، وتحطمت طائرة سكايهوك في منطقة جبل الشيخ وقتل طيارها أرين دوفنوف.

لقد بلغت خسائر سلاح الجو الاسرائيلي في معركة جبل الشيخ ثلاث طائرات، وقبل ذلك بتاريخ ٨ نيسان أصيبت طائرة فانتوم بصاروخ كتف وسقطت في الاراضي اللبنانية، ووقع طيارها في أسر اللبنانيين.

اتفاق فصل القوات ...

لقد استمرت نشاطات سلاح الجو الاسرائيلي خلال شهري نيسان وأيار بصورة شبه يومية، وبتاريخ ٢٩ نيسان جرت معركتان جويتان اسقطت في أحداهما أربع طائرات ميج ٢١، وبتاريخ ٦ أيار اسقطت طائرة سورية أخرى وفي هذه المرة اصيبت طائرة ميج ١٧ سورية بصاروخ أرض ـ جو.

لقد وجهت هجمات سلاح الجو الاسرائيلي ضد السوريين الذين حاولوا تمهيد الطريق، وضد الفدائيين الفلسطينيين الذين احتشدوا في منطقة «فتح لاند» ومنطقة جبل الشيخ، وفي منتصف شهر أيار كان واضحا بأن السوريين خسروا معركة جبل الشيخ، وأخليت المعدات ـ الهندسية وتوقف تمهيد الطريق وبتاريخ ٣١ أيار انتهت الحرب في جبل الشيخ وفي هضبة الجولان، وتم في جنيف التوقيع على اتفاق فصل القوات في هضبة الجولان.

في عام ١٩٧٤ استدعي سلاح الجو الاسرائيلي للقيام بدور فعال جدا في الامن اليومي، أي حماية حدود «الدولة» واحباط محاولات الفدائيين الفلسطينيين للتسلل الى اسرائيل والتعرض لمواطنيها، واشتملت نشاطات الطائرات الاسرائيلية على رحلات استطلاعية وتصويرية، وانقاذ مصابين والاشتراك في مطاردة الفدائيين وقد جرت النشاطات في حدود مختلفة وفوق البحر وعلى الحدود الشمالية وداخل الاراضي اللبنانية.

في عام ١٩٧٤ كلف سلاح الجو الاسرائيلي مرات عديدة بضرب قواعد مختلفة للفدائيين الفلسطينيين وقام في ذلك العام بحوالي ٣١ عملية جوية ضد أهداف مختلفة، مثل قيادات الفدائيين وقواعد تدريبهم وملاجئهم ومستودعات ذخيرتهم ومعداتهم ، وكانت تلك عمليات صعبة لان الفدائيين اقاموا بعض قواعدهم وسط الاماكن المزدحمة بالسكان وداخل مخيمات اللاجئين، وبذل الطيارون الاسرائيليون جهودا كبيرة لتحديد أهدافهم في الاماكن الحساسة وتوخي الدقة في اصاباتهم لتقليص اصابة المدنيين الى ادنى مستوى.

لقد استمرت هجمات الطائرات الاسرائيلية ضد مواقع الفدائيين في عام ١٩٧٥ أيضا.

عملية عنتيبة ...

في بداية شهر تموز ١٩٧٦ قام سلاح الجو الاسرائيلي بدور حاسم في احدى العمليات الجريئة التي قام بها الجيش الاسرائيلي في تاريخه، ففي ليلة ٣/٤ تموز انطلقت من اسرائيل طائرات هيركولس سي ١٣٠ وهي تقل وحدات مختارة من الجيش الاسرائيلي الى دولة تبعد ٣٦٠٠كم عن «دولة اسرائيل»، وكان هدف هذه الطائرات مطار عنتيبة الذي احتجز فيه عشرات الرهائن الاسرائيليين

واليهود في يد الفدائيين الفلسطينيين والالمان بمساعدة من زعيم اوغندا عيدي أمين.

وبدون تشجيع سلاح الجو وثقته بامكانية تنفيذ العملية فان عملية عنتيبة ما كانت لتخرج الى حيز التنفيذ، وأظهر طيارو السلاح كفاءة مهنية عالية ودقة متناهية وجرأة كبيرة، عندما أنزلوا القوات بسلام، وخلال تنفيذ العملية حلقت في أجواء المطار الاوغندي طائرات اخرى من بينها طائرة كبيرة استخدمت كقيادة جوية وكمحطة اتصال بين القوات المقاتلة في المطار والقيادة في اسرائيل، وبعد العملية أقلعت الطائرات من عنتيبة وبعد التزود بالوقود في نيروبي وصلت الى قواعدها بسلام.

عملية الليطاني ...

بعد ذلك بعامين في شهر آذار ١٩٧٨، اشترك سلاح الجو الاسرائيلي في أكبر عملية ضد الفدائيين الفلسطينيين في جنوب لبنان وهي عملية الليطاني، ولم تكن تلك حربا عادية لان سلاح الجو اشترك بدون أن يضطر الى مواجهة اسلحة الجو المعادية فقد امتنع السوريون عن التدخل فيها، كما أن النيران المضادة للطائرات لم تكن قوية كالتي لمسها سلاح الجو في حرب اكتوبر واطلقت هنا وهناك النار من مدافع مضادة للطائرات، ومن صواريخ صغيرة تطلق من الكتف، وكان الطيارون الاسرائيليون غير متخوفين من بطاريات الصواريخ الكبيرة، وتمكنوا نتيجة لذلك من تقديم عون كبير للقوات البرية وعمل سلاح الجو الاسرائيلي في عملية الليطاني كعمود نار يتقدم أمام القوات وهكذا لم تتعرض القوات البرية لخسائر جسيمة، وكانت الطائرات تتدخل كلما بدأ الفدائيون الفلسطينيون بقصف المستوطنات الاسرائيلية في الجليل.

لقد عمل سلاح الجو الاسرائيلي في عملية الليطاني ضد مواقع المدفعية التابعة للفدائيين، وضربت مواقع ومنشآت قرب القرى اللبنانية وبداخلها أيضا، وأصابت الطائرة الاسرائيلية مستودعات ذخيرة وأربعة موانىء وقواعد بحرية في صور والدامور، واضطرت الى مهاجمة أهداف للفدائيين داخل ١٦ قرية وبعضها هوجمت اكثر من مرة والقت الطائرات الاسرائيلية مئات الاطنان من القنابل، ومئات القنابل العنقودية.

لقـد قام سلاح الجو في عملية الليطاني بمئات الغارات من بينها ٣٢٣ غارة هجومية يضاف اليها غارات قامت بها طائرات النقل وطائرات الهليكوبتر وطائرات خفيفة.

طائرات ف ـ ١٥ في أجواء العدو ...

خلال عمليـة الليـطاني استخـدم سلاح الجو الاسرائيلي ولاول مرة طائرات ف ـ ١٥ حيث قامت بغارات حربية وقبل العملية بثلاثة ارباع الساعة حلقت أول طائـرة ف ـ ١٥ في الاجـواء اللبنـانيـة وخصصت تلك الطائرات لمنع تدخل سلاح الجـو السوري في العملية، وقامت طائرات ف ـ ١٥ بعشرات الغارات ولكن مهمتها كانت دفـاعية وكانت تلك مرحلة هامة استعدادا لما سيحدث في أجواء لبنان خلال عام ١٩٧٩.

لقـد أجمل العميد عفري قائد سلاح الجو الاسرائيلي عملية الليطاني فقال: لقد وضع سلاح الجو نصب عينيه اثناء العملية تحقيق هدفين:

الاول ـ مهـاجمـة الاهـداف التي لا تستطيع القوات البرية الوصول اليها، الثـاني ـ الاشتـراك في الحـرب البـرية وتقديم الدعم للقوات البرية، وكانت عملية الليـطاني فرصـة لاختبـار اسـاليب التعـاون التي وضعت على أسـاس الدروس المستفادة من حرب اكتوبر.

في عام ١٩٧٩ بدأ الصراع حول الاجـواء اللبنـانيـة، فقـد بدأ السـوريون بالتعـرض لحـريـة العمـل الجـوي الاسرائيلي في الاجواء اللبنانية، فهم لم يكتفوا بارســال قوات بريـة الى لبنـان بل قرروا أيضـا استخـدام طائراتهم، وكانت حرية العمل الجوي هامة لاسرائيل في اطار حربها ضد الفدائيين الفلسطينيين، واعتبارا من يوم ١١ نيسان ١٩٧٩ بدأ السوريون باستخدام طائراتهم للمقاتلة، وبدا لاول وهلة بأن هذا هو استعـراض لاثبـات الوجـود ولكن سرعـان ما بدأت الطائـرات السورية في اعتراض الطائرات الاسرائيلية، وصدرت الاوامر لطياري سلاح الجو الاسرائيـلي بالامتناع عن الاشتباك مع الطيارين السوريين طالما أنهم لا يتعرضون لنشاطات وهجمات سلاح الجو الاسرائيلي ضد الفدائيين.

ولكن يبدو أن ذلك شجع السوريين على اتخاذ خطوات اكثر تهديدا، وفي ٢٦ تموز ١٩٧٩ جرت أول معركة جوية بين الطائرات السورية والاسرائيلية في الاجواء

اللبنـانيـة وفي ذلك اليـوم توجهت الطائـرات الاسرائيليـة لضرب أهـداف مختلفـة للفدائيين في منطقة الدامور جنوب بيروت، وقواعد اخرى بالقرب من مدينتي صيدا وصـور وعـلى الفـور تصدت لها ١٢ طائرة ميغ، سورية وحاولت اعتراضها وجرت معـركتان جويتان استغرقت كل واحدة بين ٢ـ٣ دقائق، واشترك في المعركة الجوية لاول مرة طائـرات ف ـ ١٥، وكـانت نتيجـة المعـركـة حاسمة لصالح سلاح الجو الاسرائيلي واسقطت خلال المعركتين الجويتين خمس طائرات ميغ ٢١.

ولم يستسلم السـوريـون وحاولوا استخدام طائرات مقاتلة حديثة من طراز ميغ ٢٣ وبعد ثلاثة أشهر أي في يوم ٢٤ أيلول جرت معركة جوية أخرى اشتركت فيهـا طائرات ف ـ ١٥، واسقطت خلالها ٤ طائرات سورية من طراز ميج ٢١، وفي عام ١٩٨٠ جرت معـركتـان جويتان اسقطت في أولاهما التي جرت بتاريخ ٢٤ آب ١٩٨٠ طائـرة ميـج ٢١ بالقـرب من صيـدا، وفي ٣١ كانـون الاول ١٩٨٠ حاول السـوريـون مرة أخـرى التعـرض لطائـرات سلاح الجو الاسرائيلي التي هاجمت قواعـد للفـدائيـين الفلسـطينيـين، بالقرب من بلدة النبطية، وفي هذه المرة حاولت الطائـرات السـورية الاغارة من ارتفاع منخفض باتجاه جبل الشيخ ونصب كمين للطائـرات الاسرائيليـة ودارت المعركة شمال المطلة واسقطت فيها طائرتا ميغ ٢١، وبتـاريخ ١٣ شباط ١٩٨١ سجل سلاح الجو الاسرائيلي نجاحا جديدا وتمكن من اسقاط اول طائرة من طراز ميغ ٢٥ الى الشرق من بيروت.

قصف المفاعل النووي العراقي ...

في يوم الاحـد المـوافق ٧ حزيـران ١٩٨١ وفي السـاعـة ١٧٫٣٥ بعد الظهر حسب توقيت اسرائيل اغارت فجأة بعض الطائرات الاسرائيلية من طراز ف ـ ١٦ من غربي نهـر دجلة، بالقـرب من بغـداد وكـانت قد قدمت من اسرائيـل بعد أن قطعت مسـافـة تبلغ الف كم وكـان هدفهـا المفاعل النووي العراقي الجديد الذي اقيم على ضفاف نهر دجلة بالقرب من قرية طويطة التي تبعد ١٧كم الى الغرب من بغداد.

لقـد اعتبـر المفـاعـل العراقي تهديدا خطيرا على اسرائيل ولهذا فقد أصبح هدفا استراتيجيا يجب بذل كل جهد ممكن لابطال مفعوله وضربه.

وكـانت المفـاجـأة تامة ولم تشعر أجهزة الرادار العراقية بالخطر على الرغم

من حالة الاستعداد التي يعيشها العراق منذ اندلاع الحرب العراقية الايرانية، ولم تكن بطاريات الصواريخ مستعدة كما امتنعت اسراب الطائرات المعترضة من الداخل، وبدأت القنابل في التساقط على هدفها وسمع دويها من مسافات بعيدة وعندئذ فقط بدأت وسائل الدفاع الجوي الموجودة في منطقة المفاعل عملها.

منذ محاولة طائرات ايرانية ضرب المفاعل شدد العراقيون من التدابير الامنية حول المفاعل، وأضافوا مدافع مضادة للطائرات موجهة بالرادار وقدموا بطاريات صواريخ من منطقة المفاعل من بينها بطاريات صواريخ (س،أ،٦) وصواريخ اوروبية حديثة من طراز رولاند المخصصة للطائرات التي تحلق على ارتفاع منخفض، ولكن هذه الاسلحة لم تستطع منع الطائرات الاسرائيلية من تنفيذ هجومها المفاجىء، وبالمقابل فقد كانت اصابات القنابل الاسرائيلية مباشرة، وكانت قنابل ثقيلة من صنع المصانع العسكرية الاسرائيلية لا يقل وزن اصغرها عن طن واحد، وأصابت احدى هذه القنابل قلب قبة المفاعل وانهار المبنى الذي يبلغ ارتفاعه ٢٠ مترا، وقطره ٣٢ مترا، كما سقطت قنابل اخرى على المبنى وكان الهدف تدمير المبنى الذي يضم الحاسبات الالكترونية والمختبرات واصابة المفاعل النووي نفسه الموجود في طابق تحت الارض ومحاط ببركة من المياه عمقها ١١ مترا، واستغرق تدمير المفاعل كله ثلاث دقائق، وهكذا انتهى المفاعل العراقي «تموز 1» بينما بقي سالما مفاعل الابحاث الصغيرة من طراز «تموز 2» الذي يقع بمحاذاة المفاعل الكبير وبعد ذلك عادت الطائرات الاسرائيلية من طراز ف ١٦ وف ١٥ ادراجها الى اسرائيل، وبهذا انتهت احدى العمليات الكبرى والهامة التي قام بها سلاح الجو الاسرائيلي والتي يمكن اعتبارها اهم عملية يقوم بها السلاح منذ تأسيسه.

وفي اسرائيل كان الجميع بانتظار عودة الطائرات بفارغ الصبر وجلس دافيد عفري قائد سلاح الجو في مقر القيادة العليا للجيش الاسرائيلي ينظر الى الخرائط ويستمع الى أجهزة الاتصال، وجلس الى جانبه رئيس الاركان رفائيل ايتان وعدد من كبار القادة في الجيش، وكان مناحيم بيغن رئيس الوزراء يجلس في منزله مع عدد من الوزراء في انتظار انتهاء العملية، وبعد هبوط آخر طائرة اسرائيلية في المطار الاسرائيلي اتصل رئيس الاركان برئيس الوزراء وأبلغه بنجاح العملية، وبعد ذلك ذهب ايتان وعفري الى القاعدة للقاء الطيارين وشاهدا صورا

تدل على انهيار المبنى.

قبل تكليف سلاح الجو الاسرائيلي بالعملية جرت حول المفاعل العراقي حرب سرية حرب من نوع آخر، ففي نيسان ١٩٧٩ أي قبل الانتهاء من صنع المفاعل وقع عمل تخريبي في المفاعل العراقي قبل تصويره من المصنع الذي انتجه في جنوب فرنسا، وأدى هذا العمل التخريبي الى تأخير الانتاج ولكن ليس لفترة طويلة، وفي شهر حزيران ١٩٨٠ اغتيل في فرنسا عالم من أصل مصري كان يرأس المشروع النووي العراقي، وكان واضحا بأن حربا سرية عنيفة تدور حول المفاعل العراقي ونشرت في الصحف مقالات عديدة تتحدث عن قلق اسرائيل المتزايد من نية العراق لصنع اسلحة نووية، وقامت اسرائيل بنشاطات سياسية فاشلة للتأثير على حكومتي فرنسا وايطاليا، للتوقف عن مساعدة العراق في اقامة اسس نووية.

بناء على أوامر الرئيس الفرنسي استمر العمل في بناء المنشآت النروية للعراق بسرعة كبيرة، وبدىء في بداية عام ١٩٨٠ بنقل المعدات للعراق، وفي نهاية حزيران ١٩٨٠، ارسلت فرنسا أول شحنة من الوقود النووي للعراق واشتملت على ١٢ كغم من اليورانيوم المشبع بنسبة ٩٣٪ وكانت هذه الكمية مخصصة لتشغيل المفاعل النووي التجريبي الصغير الذي اطلق العراقيون عليه اسم (تموز 2).

لقد سمحت فرنسا وايطاليا بتدريب عشرات المهندسين والعلماء والفنيين العراقيين في المواضيع النووية، وتلقت المخابرات الاسرائيلية معلومات عديدة حول الاهداف العسكرية التي يسعى العراق اليها في نشاطاته النووية، فالى جانب خطة عراقية لتمويل صنع صاروخ بعيد المدى يصل الى ٣٠٠كم فقد علمت المخابرات الاسرائيلية بأن عملاء عراقيين يحاولون شراء كميات كبيرة من اليورانيوم في السوق السوداء، وتأكدت هذه الانباء من مصادر استخبارية غربية ادعت بأن العراقيين يحاولون الحصول على يورانيوم يستخدم للاغراض العسكرية من احدى الدول العظمى، وفي نفس الوقت بدأ العراقيون بعقد اتصالات سرية مع الباكستان بهدف التوصل معها الى خطوات متقدمة في مجال التطور النووي والى اتفاق للتعاون النووي بين الدولتين.

أن لكلتا الدولتين مصلحة مشتركة في مجال تشبيع اليورانيوم وانتاج البلوتونيوم، وسارت المخططات العراقية بخطى حثيثة في هذا المجال، واشار

الخبـراء الاسرائيليـون الى أن هذه النشـاطات النووية العراقية لها طابع عسكري وبفضل هذا المفاعل سيتمكن العراق من انتاج ـ اسلحة نووية عراقية في منتصف الثمانينات.

لقـد كانت النتيجـة الحتميـة لهـذه التقـاريـر الاستخبارية انه يتوجب على اسرائيل العمل على تدمير المفاعل العراقي وبقيت مسألة توقيت العملية واسلوب تنفيذها.

في هذه الاثنـاء وقعت تطورات غير متـوقعـة في الخليج العربي، وبتاريخ ٢١ أيلول بدأ ـ العراق هجوما على ايران، وبعد ذلك بتسعة ايام أي بتاريخ ٣٠ أيلول قامت طائـرات فانتـوم ايرانية بمهاجمة المفاعل العراقي، وقامت بغارة واحدة فوق المفـاعـل، وأطلقت صواريخ ونيران الاسلحة الرشاشة ولم تلق قنابل ولم تحدث اية أضرار للمفاعل نفسه بينما تضررت بعض المباني القريبة منه.

في البـدايـة اتهم العـراق اسرائيل بتنفيذ الهجوم وبعد ذلك اعترف الرئيس الايـراني بأن الطائـرات كانت ايـرانيـة ولكنهـا أخطأت في اختيار الهدف، وأعلن العـراق بأن المفـاعـل النـووي ليس موجها ضد الشعب الايراني بل ضد الكيان الصهيوني، ولم يؤد الهجوم الايراني على المفاعل العراقي الى تأخير العمل فيه وتم خلال فتـرة وجيزة ترميم الاضرار ولكن الحرب الايرانية ـ العراقية تسببت في سفر الخبـراء الفـرنسيين من العراق، ورفض العراق خلال الحرب السماح لممثلي وكالة الطاقة النووية الدولية بزيارة المفاعل.

في شهـر كانـون الثـاني ١٩٨١، عاد الخبـراء الفـرنسيين والايطاليون الى العراق، واستأنفوا عملهم بنشاط، واتضح بسرعة انه على الرغم من جميع ما حدث فان المفـاعـل العراقي سيصبح «ساخنا» خلال أشهر معدودة، وهذه الحقيقة هي التي شجعت اسرائيل على تحديد موعد الهجوم على المفاعل، وكان واضحا بأنه اذا ارادت اسرائيـل منـع تعـرض المنـطقـة للاشعاع النووي فانه يتوجب عليها ضرب المفاعل قبل أن يصبح ساخنا.

لقـد انقضى حوالي عام منـذ اتخـاذ قرار مبـدئي بضرورة نسف المفـاعـل العراقي على الرغم من الصعاب والمخاطر المترتبة على مثل هذا العمل، ولكنها بدت تافهة اذا ما قيست بالخطر الذي قد تواجهه اسرائيل بعد امتلاك العراق للقنبلة النووية.

في شهـر تشرين الاول ١٩٨٠ قررت اللجنـة الوزارية لشؤون الامن تكليف الجيش الاسرائيـلي بمهمـة نسف المفاعل العراقي في الموعد الذي يحدد فيما بعد، وكان واضحا منذ البداية بأن أفضل وسيلة لذلك هي طائرات سلاح الجو الاسرائيلي.

لقـد بدأت الاستعـدادات في سلاح وبـدأت مناقشة مشكلتين هما: المشكلة الاستخبارية ـ ومشكلة المدى وخط سير الطائرات.

ان هذه العمليـة تتـطلب معلومـات استخبـارية دقيقة للغاية حول مواضيع مختلفة وعديدة، مثل الاخطار المتوقعة على طول خط سير الطائرات، وكيف ستتجه الطائـرات الى هدفهـا. ومـا هي الاسلحـة المضـادة للطائـرات الموجودة في منطقة المفـاعـل، ومـا هو المـوعـد الحـرج الذي سيصبح فيه المفاعل فعالا بحيث تؤدي اصـابتـه الى انتشار الاشعاع النووي وما هي الاجزاء الحساسة في المفاعل التي اذا اصيبت يتعـطل فيـه عن العمـل ولا يمكن ترميمـه مرة اخرى، وما هي الفترة الزمنيـة التي يستـطيـع فيها سلاح الجو العراقي اطلاق طائراته، وما هي الفترة الزمنيـة التي ستقضيهـا الطائـرات الاسرائيليـة في الاجـواء العراقية وفي أي يوم يكون فيه معظم الخبراء الاجانب خارج مبنى المفاعل النووي العراقي، وعلى ضوء كل ذلك كان يجب تحـديـد خط سير الطائـرات في الذهاب والاياب، وتحديد ساعة الصفر المناسبة لضرب المفاعل ونوع الاسلحة التي ستسخدمها الطائرات واسلوب القصف والمكان المناسب لالقاء القنابل عليه، وعملت أجهزة الاستخبارات المختلفة في دول مختلفـة وقـد دل نجـاح العمليـة على النجـاح الذي حققتـه الاجهـزة الاستخبارية الاسرائيلية.

لقـد خلق طول المسافة الى الهدف مشاكل عديدة، لانه أقصر الطرق ليست أكثـرهـا امنـا، وكان من الممكن مثلا التوجه مباشرة من فوق الاردن والوصول الى بغـداد ولكن هذا كان يعني تحليق الطائـرات فوق بطاريات صواريخ هوك الاردنية وكـان من المحتمـل أن يدرك ـ الاردنيـون هدف توجـه الطائـرات الاسرائيليـة الى العراق، ويقوموا بابلاغ العراقيين ليستعدوا لاستقبال الطائرات الاسرائيلية، ويذكر أن حادثا مشابها حدث لطائرات سلاح الجو الاسرائيلي خلال حرب حزيران عندما توجهت الطائرات الاسرائيلية لمهاجمة المطار العراقي (H.3) .

أمـا اختيـار خط سير آخـر أكثـر طولا ولكنه اكثر امنا فانه قد أثار مشكلة

التـزود بالوقـود في الجـو، كما أثار مشكلة أخرى وهي امكانية اكتشاف الطائرات من قبـل اجهـزة الرادار الاردنية والسعودية والعراقية، وكان من الضروري الاخذ بعين الاعتبار وجود طائرات اواكس امريكية في أجواء السعودية، وقد دعت الحاجة الى ايـجـاد وسيلة للتهـرب من رادارات العـدو لكي تعتقـد هذه الرادارات بأن الطائـرات التي تحلق فوقها ليست طائرات معادية ومن الواضح أن اكتشاف هوية الطائرات الاسرائيلية كان من شأنه اثارة الشبهات فورا.

لقـد كانت عمليـة بغـداد، عمليـة طائرات مقاتلة بعيدة المدى، ومن الجدير بالذكـر ان عمليـة عنتيبـة لم تتـطلب استخدام طائرات مقاتلة بعيدة المدى، ومن الجـدير بالذكر أن عملية عنتيبة لم تتطلب استخدام طائرات مقاتلة كما أن عملية قصف مطار الاقصر البعيـد المـدى لم تكن تنـطوي على مثـل هذه المخـاطر لان طائرات معادية يمكن أن تقلع من سبعة مطارات مختلفة لمهاجمة الطائرات الاسرائيلية.

لقـد كان من الضروري أيضـا التغلب على مشـاكـل الاتصـال في مثل هذه العمليـة البعيـدة المـدى وكان من أهم شروط نجاح العملية تطبيق صمت لاسلكي تام أثناء قيام الطائرات بالعملية.

لقـد تم اختيـار الطيـارين المـلائمـين لهـذه العمليـة البعيدة المدى وبدأت التدريبات فورا واشتملت التدريبات على رحلات طويلة في ظروف صحراوية ورحلات للتعرف على الممر الذي ستسلكه الطائرات الاسرائيلية وأساليب للتهرب من الرادار وتـطبيق التنسيق بين الطائـرات اثنـاء الرحلة والعمليـة، كمـا أقـام سلاح الجـو الاسرائيـلي نمـوذجـا للمفـاعـل العـراقي لكي يتـدرب الطيارون على قصفه، وعلم الطيـارون الاسرائيليـون بأنهم مكلفـون بتنفيـذ مهمة في غاية الاهمية ولهذا فقد عملوا في سرية تامة.

لقـد حددت مواعيـد لتنفيـذ العمليـة مرتين على الاقل ولكنها تأجلت واخيرا تقـرر تنفيـذهـا بتـاريـخ حزيـران، وكـانت طائـرات ف ـ ١٥ وف ـ ١٦ على أهبة الاستعداد وتلقى قادة العملية الرمز السري للقيام بالعملية، وقالت مصادر اجنبية أن بعض الطائـرات أقلعت من مطار عصيـون في سيناء واتجهت صوب السعودية واختـرقت المنـطقـة الشمـاليـة الغـربيـة للسعودية، ووصلت الى المفاعل دون أن يكتشفهـا أحـد وخلال اربع دقائق انتهى كل شيء ودمر المفاعل وزال التهديد عن

اسرائيل لبضع سنوات على الاقل، واصيب العراقيون بالذهول وكان الرئيس العراقي صدام حسين آنذاك في الجبهة يوزع الاوسمة على جنوده والتزمت بغداد جانب الصمت، ولم تنشر أي بيان ووقفت تنتظر وعادت الطائرات الاسرائيلية الى قواعدها، وكان رئيس الاركان وقائد سلاح الجو في انتظار الطيارين.



طائرات سلاح الجو الاسرائيلي

١ ـ اوستر : طائرة مراقبة ذات محرك واحد من صنع بريطاني وحلق أول طراز منها في عام ١٩٤٥، وحظيت في حرب عام ١٩٤٨ على لقب بريموس، سرعتها ٢٠٠كم في الساعة، مداها ٥٠٤كم، وأعلى ارتفاع لها يبلغ ٤٣٧٥ مترا.

٢ ـ اورغان : طائرة مقاتلة هجومية نفاثة ذات محرك واحد فرنسية الصنع، ويوجد أيضا طراز للتدريب، سرعتها ٩٦٠كم، يتألف تسليحها من أربعة مدافع عيار ٢٠ملم، وقنابل وقذائف صاروخية.

٣ ـ آيلندر : طائرة نقل خفيفة ما زالت مستعملة حتى الآن.

٤ ـ ايلوات : طائرة هليكوبتر خفيفة متعددة الفعاليات من صنع فرنسي وصنع اول طراز منها في عام ١٩٦١، وهي مخصصة لنقل القادة في رحلات استطلاع ومراقبة، وهي تستطيع حمل ٦٠٠ كغم او ثلاثة اشخاص وتستخدم أيضا كطائرة اسعاف وتستطيع نقل جريحين على نقالتين وممرض، وسرعتها القصوى ٢٠٥كم في الساعة ومداها ٣٠٠كم وارتفاعها الاقصى ٢١٨٧ مترا.

٥ ـ انسون : طائرة تدريب متقدمة من صنع بريطاني، وتبلغ سرعتها ٢٤٠ كم وارتفاعها الاقصى ٤٩٠٠متر.

٦ ـ اروفان : طائرة نقل خفيفة ذات محركين من صنع بريطاني وحصلت على لقب «البطة الحامل» بسبب تكوينها، سرعتها القصوى ١٧٧كم في الساعة، مداها ٦٥٠كم وارتفاعها الاقصى ٤٠٥٠ مترا.

٧ ـ ب ت ١٣ : طائرة تدريب من صنع امريكي، بدىء باستخدامها في سلاح الجو بعد حرب عام ١٩٤٨، سرعتها القصوى ٢٩٢كم في الساعة ومداها ١٦٥٠كم وارتفاعها ٤٦٠٠ متر.

٨ ـ بوينغ ١٣١ ـ ٧٠٧ : وهي طائرة نفاثة.

٩ ـ بوفاتير : طائرة مقاتلة قاذفة ذات محركين من صنع بريطاني وخرجت من الخدمة في عام ١٩٥٠، سرعتها القصوى ٥٣٠كم في الساعة ومداها ٢٤٠٠كم وارتفاعها الاقصى ٩١٥٠ مترا.

١٠ـ بتشكرافت : طائرة استطلاع ونقل ما زالت تستخدم حتى الآن.

١١ـ بتشكرافت بوننزا : طائرة خفيفة ذات مقعدين ومحرك واحد امريكية الصنع ومن أوائل الطائرات في سلاح الجو الاسرائيلي، واستخدمت في أغراض الاستطلاع والاتصال والقصف، وخرجت من الخدمة في عام ١٩٥٢، سرعتها القصوى ٣٢٦ كم في الساعة ومداها ١٤٠٨كم وارتفاعها الاقصى ٥١٥٦ مترا.

١٢ـ طائرة هليكوبتر «بل» : طائرة هليكوبتر متعددة الفعاليات من صنع امريكي وتستطيع نقل ثلاثة اشخاص سرعتها القصوى ١٦٩كم في الساعة ومداها ٣٣٨كم وارتفاعها ٥٣٤٠ مترا.

١٣ـ بل ٢٠٥ « A » : طائرة نقل متوسطة متعددة الفعاليات من صنع امريكي وهي مخصصة لمهمات النقل الهجومي واخلاء المصابين والتعاون مع القوات الارضية ويتألف طاقمها من طيارين وتستطيع الطائرة نقل حمولة داخلية زنتها ٤٣١٠ كغم وحمولة خارجية زنتها ٤٧٦٢ كغم أو ١٢ مقاتلا او ستة جرحى على نقالات وطبيب او ممرض، سرعتها القصوى ٢٢٤كم في الساعة ومداها ٥٣٢كم وارتفاعها الاقصى ٣٧٥٠ مترا.

١٤ـ دورنير ٢٧..: طائرة استطلاع ونقل ما زالت تستخدم حتى الآن.

١٥ـ دي سي ٥ : طائرة تجارية ذات محركين من صنع امريكي لم تشتغل في الخدمة الحربية سرعتها القصوى ٣٧٠ كم في الساعة وارتفاعها الاقصى ٧٣٢٠ مترا.

١٦ـ داكوتا : طائرة نقل ذات محركين من صنع امريكي، تستطيع نقل ٢٨ راكبا، سرعتها القصوى ٣٦٥ كم في الساعة ومداها ٢٤٠٠ كم وعلوها الاقصى ٨٠٠٠ متر.

١٧ـ هدسون : طائرة استطلاع ذات محركين من صنع امريكي يتألف طاقمها من خمسة اشخاص، سرعتها ٤٥٤ كم في الساعة وارتفاعها ٧٤٧٠ مترا.

١٨ـ هوك آي : طائرة انذار مبكر ذات محركين من صنع امريكي وصنع الطراز الاول منها في عام ١٩٧١، وتحمل جهاز رادار للانذار المسبق والمراقبة يعمل في جميع الاحوال الجوية وفي الليل والنهار وتحمل الطائرة أيضا أجهزة الكترونية معقدة وحديثة ويبلغ ثمنها مع أجهزتها حوالي ٣٤ مليون

دولار، وصممت لاكتشاف طائرات وصواريخ العدو من مسافات بعيدة وفي وقت مبكر وتوجيه الطائرات المعترضة نحو طائرات العدو، ويتمتع الرادار بمدى كبير بفضل الارتفاع الشاهق الذي تصل اليه الطائرة وهو ٩٤٠٠ متر ويتألف طاقمها من خمسة أشخاص ـ طيارين وثلاثة خبراء أجهزة الكترونية ويبلغ قطر صحن الهوائي ٧ر٣٢ متر وطول جسم الطائرة ١٧ر٥٥ وعرض جناحيها ٢٤ر٥٦ متر سرعتها القصوى ٦٠٢ كم في الساعة ومداها ٢٥٨٣ كم.

١٩ـ هيلر ٣٦٠ : وهي طائرة هليكوبتر للاسناد المتعدد الفعاليات من صنع امريكي وصنعت في عام ١٩٥٧ وتستطيع نقل ثلاثة أشخاص، سرعتها ١٦٠كم وارتفاعها ٥٠٠٠ متر ومداها ٨٠٠ كم.

٢٠ـ هارفارد : طائرة تدريب متعددة الفعاليات وذات محركين ومقعدين من صنع امريكي واستخدمت في تدريب الطيارين واستخدمت في حرب ١٩٤٨ كطائرة هجومية سرعتها القصوى ٨٦٤ كم في الساعة ومداها ١٦٧٥كم وعلوها ١٣٠٠٠ متر وتتألف اسلحتها من مدافع وقنابل وقذائف صاروخية.

٢١ـ هيركولس : طائرة نقل متوسطة للمسافات البعيدة من صنع امريكي، يتألف طاقمها من ٤ أشخاص وتستطيع نقل حمولة قدرها ١٩٧٤٠ كغم مثل صهريج وقود زنته ١٢٠٨٠ كغم أو مدفع عيار ١٥٥ملم أو ٧٤ مظليا بكامل تجهيزاتهم أو ٩٢ مقاتلا أو ٧٠ جريحا على النقالات، سرعتها القصوى ٦١٨ كم في الساعة مداها ٨٢٦٤كم وارتفاعها ١٠٠٦٠ مترا.

٢٢ـ فيتور : طائرة مقاتلة قاذفة ذات محركين ومقعدين من صنع فرنسي صنعت في عام ١٩٥٦ وتستخدم أيضا كطائرة مقاتلة في الليل، ولمهمات التصوير، يتألف تسليحها من ٢ر٥ طن من القنابل (٦ قنابل في بطنها و١٦ قنبلة تحت الجناحين وأربعة مدافع عيار ٣٠ملم) سرعتها القصوى ٩٪ ماك (سرعتها فوق سطح البحر ١١٠٠كم في الساعة) ومداها ٣٨٤٠كم وارتفاعها ١٦كم.

٢٣ـ ويست ويند : طائرة مدراء نفاثة ما زالت في الخدمة.

٢٤ـ فيدجان : سفينة طيران برمائية خفيفة من صنع امريكي، استخدمت للاتصال بين قواعد سلاح الجو، اخرجت من الخدمة في عام ١٩٥٠

سرعتها ٢٤٠كم في الساعة وارتفاعها الاقصى ٤٦٠٠ متر.

٢٥ـ تايغرموت : طائرة تدريب ذات محركين وجناحين من صنع كندي، وهي من اوائل الطائرات التي استخدمها سلاح الجو قبل تأسيس «الدولة» واستخدمت في مهمات الاستطلاع والاتصال والتصوير والتموين والقصف، كما استخدمت في أغراض التدريب سرعتها ١٧٥كم في الساعة وارتفاعها ٤١٥٠ مترا.

٢٦ـ تايلور كرافت : طائرة استطلاع خفيفة ذات مقعدين من صنع بريطاني، استخدمت في حرب ١٩٤٨ في نقل التموين للمستوطنات اليهودية المحاصرة كما استخدمت كطائرة قاذفة وكطائرة تدريب سرعتها القصوى ١٤٢كم في الساعة وأعلى ارتفاع تصل اليه ٣٦٦٠ مترا.

٢٧ـ تامكو بكرو : طائرة تدريب ذات مقعدين من صنع امريكي تم اختبارها في سلاح الجو الاسرائيلي ولكنها لم تستخدم فيه، سرعتها ٢٢٢كم في الساعة، مداها ٧٥٠كم وأعلى ارتفاع تصل اليه ٤٣٠٠ متر.

٢٨ـ يو آي كوبرا : وهي طائرة هليكوبتر هجومية من صنع امريكي وصنع اول طراز منها في عام ١٩٦٥، وصنع أول طراز مضاد للدبابات منها في عام ١٩٧٣، وهي طائرة تتمتع بقدرة كبيرة على المناورة وعلى منح الحماية لطاقمها، ويتألف تسليحها من مدفع فولكان ذي ثلاث فوهات من عيار ٢٠ أو٣٠ أو٤٠ملم ويطلق المدفع ٧٥٠ طلقة في الدقيقة والطائرة مزودة أيضا برشاشات عيار ٧ر٦٢ ملم وقذائف صاروخية مضادة للدبابات ٧٦ قذيفة صاروخية عيار ٢ر٧٥ بوصة، وتحمل الطائرة أيضا ٨ صواريخ مضادة للدبابات من طراز تام ويبلغ وزن الطائرة بكامل حمولتها ٣ر٦ طن وسرعتها القصوى ٣٥٢كم في الساعة، وأعلى ارتفاع لها ٣٤٧٥ مترا ومداها ٥٧٤كم.

٢٩ـ كفير : طائرة مقاتلة ـ هجومية ذات محرك واحد ومقعد واحد من صنع اسرائيلي وهي مزودة بمحرك من انتاج شركة جنرال الكتريك الامريكية يمنح الطائرة قدرة حربية كبيرة، او قدرة نقل أو حمولة اكبر من الحمولة التي تستطيع طائرة ميراج نقلها، وصنع من طائرة كفير طرازان الاول لمهمات الاعتراض وتحقيق التفوق الجوي، والثاني لمهمات الاهداف الارضية،

سرعتها ٢ر٢ ماك وارتفاعها ٢٠كم وأقصى حمولتها ٤ أطنان وباستطاعتها الوصول الى مسافة ٢٧٥كم على ارتفاع منخفض او ٥٥٠كم على ارتفاع متوسط اما مداها وهي تقل حمولة طن واحد فتبلغ ١٣٠٠كم على ارتفاع متوسط، يتألف تسليحها من مدفعين عيار ٣٠ ملم مع ١٢٥ قذيفة لكل منهما صواريخ جو ـ جو، وجو ـ أرض من أنواع مختلفة بما فيها صواريخ شفرير الاسرائيلية الصنع وباستطاعة طائرة كفير الارتفاع الى علو ١١كم خلال دقيقة و٤٥ ثانية ويبلغ وزنها الاجمالي ١٤ر٥ طن.

٣٠ـ لود ستار : طائرة نقل ذات محركين استخدمت في سلاح الجو الاسرائيلي في نقل المقاتلين وباستطاعتها نقل ١٤ مقاتلا ويتألف طاقمها من ثلاثة أشخاص، سرعتها ٤٣٥كم في الساعة وارتفاعها ٨٣٠٠ متر.

٣١ـ الحصن الطائر «بي» ١٧: طائرة مقاتلة ـ قاذفة من صنع امريكي وعملت في خدمة الحلفاء ابان الحرب العالمية الثانية واخرجت من الخدمة في عام ١٩٥٧، ويتألف تسليحها من ١٣ رشاشا عيار ٥٪ بوصة، وقنابل زنتها ٧ر٢ طن وسرعتها القصوى ٤٧٢كم في الساعة ومداها يبلغ ١٧٦٠كم.

٣٢ـ موهوك : طائرة انذار.

٣٣ـ موستانغ : طائرة مقاتلة ذات محرك واحد بعيدة المدى من صنع امريكي وهي من طائرات الحرب العالمية الثانية واستخدمت في سلاح الجو الاسرائيلي بعد حرب سيناء ١٩٥٦، يتألف تسليحها من ٤ رشاشات نصف بوصة، او أربعة مدافع ٢٠ملم وقنابل.

٣٤ـ موسكيتو : طائرة استطلاع وقصف ذات محركين من صنع امريكي، سرعتها القصوى ٢٢٤كم في الساعة ومداها ١٤٠٨كم.

٣٥ـ ميتئور : طائرة مقاتلة نفاثة، ذات محركين ومقعد واحد من صنع بريطاني وكانت أول طائرة نفاثة يحصل عليها سلاح الجو الاسرائيلي ووصل منها ثلاثة أنواع: طائرة تدريب ذات مقعد واحد وطائرة مقاتلة ذات مقعد واحد، وطائرة للقتال الليلي ذات مقعد واحد، وأقصى سرعة لها فوق سطح البحر ٩٤٠كم في الساعة ومداها ١١٠٠كم وأعلى ارتفاع تصل اليه ١٤٣٠٠ متر ويتألف تسليحها من ٤ مدافع عيار ٢٠ملم وقنابل وقذائف صاروخية.

٣٦ـ موسكيتو : قاذفة ـ مقاتلة ذات محركين من صنع بريطاني استخدمت في

سلاح الجو الاسرائيلي للقصف والاعتراض خلال الفترة ما بين ١٩٥٢ ـ ١٩٥٦، واستخدمت أيضا في مهمات الاستطلاع والتصوير ومعظم جسمها مصنوع من القماش والخشب وسقط عدد كبير من هذه الطائرة في حوادث طيران وسرعتها القصوى ٦٨٤كم في الساعة ومداها ٢٦٩٠كم وارتفاعها ١١٠٠٠ متر، ويتألف تسليحها من ٤ رشاشات ٣٪ بوصة و٤ مدافع عيار ٢٠ملم وقنابل.

٣٧ـ ميستير : طائرة مقاتلة هجومية اسرع من الصوت ذات محرك واحد ومقعد واحد من صنع فرنسي، وكانت أول طائرة أسرع من الصوت يحصل عليها سلاح الجو الاسرائيلي وصنع أول طراز منها في عام ١٩٥٤ ويتألف تسليحها من مدفعين عيار ٣٠ملم وقنابل وقذائف صاروخية وتبلغ سرعتها ٩٤ر٠ ماك ومداها ٩٢٠كم وأعلى ارتفاع لها ١٥كم.

٣٨ـ ميراج ٣ : طائرة اعتراض وهجوم اسرع من الصوت ذات مقعد واحد ومحرك واحد من صنع فرنسي ومصممة للعمل في جميع الاحوال الجوية وفي الليل والنهار وطراز ميراج سي للاعتراض وطراز بي للتدريب وذو مقعدين وتستخدم كطائرة مقاتلة وللاسناد الارضي في النهار فقط وللقيام بالتصوير والاستطلاع.

٣٩ـ ميج ٢١ : طائرة مقاتلة ومعترضة اسرع من الصوت ذات مقعد واحد ومحرك واحد من صنع الاتحاد السوفياتي وهي طائرة لتحقيق التفوق الجوي يتألف تسليحها من مدفعين عيار ٣٠ملم وصواريخ جو من طراز اتول، وقذائف عيار ٥٧ملم ويوجد في الطراز الهجومي ٤ قواعد لاطلاق القذائف الصاروخية وقنبلتان زنة ٥٠٠ كغم الواحدة سرعتها ١ر٢ ماك وارتفاعها ١٨ كم ومداها ١٨٠٠ كم ووزنها الاجمالي ٩٤٠٠ كغم.

٤٠ـ مسر شميت : طائرة مقاتلة ذات مقعد واحد من صنع تشيكي وهي أول طائرة مقاتلة في سلاح الجو الاسرائيلي وأخرجت من الخدمة في عام ١٩٤٩، سرعتها القصوى ٦٢٤كم في الساعة وارتفاعها ١١٣٠٠ متر ويتألف تسليحها من رشاشين ومدفعين عيار ٢٠ملم.

٤١ـ نورد ٢٥٠١ نورا أطلس: طائرة نقل خفيفة ذات محركين من صنع فرنسي وتستخدم أيضا لتدريب المظليين وصنع أول طراز منها في عام ١٩٥٢،

ووزنهـا بدون حمولة ١٣٣٠٠ كغم، ووزنها الاجمالي ٢٠٦٠٠ كغم، ويتألف طاقمهـا من ثلاثة اشخاص وتستطيع حمل ٤٠ مقاتلا أو ٣٦ مظليا أو ١٦ جريحـا على نقـالات سرعتها القصوى ٤٦٠كم في الساعة ومداها ٢٨٠٠كم وارتفاعها ٧٥٠٠ متر.

٤٢ـ نورشمـان : طائـرة نقـل خفيفة من صنع كندي واستخدمت أيضا كطائرة قاذفـة في حرب ١٩٤٨، وتتسـع لـ ٨ أشخـاص أو حمـولة زنتها ٧٥٠كغم وتستـطيع حمل ٢٨ قنبلة زنة الواحدة ٢٠ كغم وسرعتها القصوى ٢٥٠كم في الساعة.

٤٣ـ طائـرة مقاتلة اسرع من الصوت وذات محرك واحد ومقعد واحد ومخصصة لاغراض الاعتراض والقذف ويتألف تسليحها من مدفعين عيار ٣٠ملم و٣٨ قذيفـة صاروخيـة عيار ٦٨ملم وقنبلتين زنة الواحدة ٤٥٠ كغم، أو قنبلتي نابالم، وسرعتها ١٢٥ر١ ماك وارتفاعهـا الاقصى ٧٥٠ر١٨ مترا.

٤٤ـ سوبـر برلون : طائـرة هليكوبتر ثقيلة ذات ثلاثة محركات من صنع فرنسي ومخصصة للنقل الهجومي والحرب ضد الغواصات وبدىء باستخدامها في عام ١٩٥٧ ويتـألف طاقمهـا من شخصين وتستطيع نقل ٣٠ مقاتلا او ١٥ جريحـا وممرضين وسرعتها القصوى فوق سطح البحر ٢٨٠ كم في الساعة ومداها ١١٠٠كم وارتفاعها ٣٤٣٠ مترا.

٤٥ـ سوكـوتا : طائرة نقل خفيفة من صنع امريكي وصنع أول طراز منها في عام ١٩٥٩، وهي مخصصة لمهمات الاستطلاع والاتصال وتستطيع نقل حمولة ٣٠٠ كغم أو أربعـة مسافرين وسرعتها ١٩٥كم في الساعة ومداها ٧٥٠كم وارتفاعها الاقصى ٣٥٠٠ متر.

٤٦ـ ممشطة البحر (سي سكان) : طائرة للاستطلاع البحري للمسافات البعيدة، ذات محـركـين من صنـع اسرائيـلي وصنـع أول طراز منها في عام ١٩٧٨، وتحمـل أجهـزة رادار ومـراقبـة للانـذار البحـري المسبق وتعمل في جميع الاحـوال الجـوية وفي الليل والنهار وتحمل أجهزة الكترونية معقدة ومتطورة ومخصصـة لاكتشـاف سفن وصـواريـخ العدو من مسافات بعيدة ويتألف طاقمهـا من طيـارين و١٠ خبـراء أجهـزة وأقصى ارتفـاع لها ١٣٧٢٥ مترا وسرعتها القصوى ٨٧٢كم في الساعة وحمولتها القصوى ١٥٤٢ كغم ويبلغ

مداها مع ٧ مسافرين وحمولة ٣٩٨٣كم.

٤٧ـ ستـيرمـان : طائـرة للتدريب الاولي من صنع امريكي وتعمل في سلاح الجو الاسرائيـلي منـذ سنوات الخمسين وسرعتها القصوى ١٧١ كم في الساعة، ومداها ٨١٢ كم وارتفاعها ٣٤٠٠ متر.

٤٨ـ ستـراتـوكـروزر: طائـرة نقل من صنع امريكي وهي طائرة مدنية تحولت في اسرائيـل لمهمـات مختلفـة بمـا فيهـا تزويد الطائرات بالوقود وهي في الجو، ويتـألف طاقمهـا من ٦ـ٨ أفـراد وتستـطيع نقل حمولة زنتها ٣ر١١ طن أو ١١٢ مقاتلا وسرعتها ٦٠٠كم في الساعة على ارتفاع ٨ كم ومداها ٦٩٠٠كم.

٤٩ـ سي بي : سفينـة طيران برمائية من صنع امريكي وهي أول طائرة بحرية في سلاح الجـو الاسرائيـلي، سرعتهـا ١٦٦ كم في السـاعـة ومـداها ٩٠٠ كم وارتفاعها ٣٦٥٠ مترا.

٥٠ـ سيكـورسكي . س : طائـرة هليكـوبتـر من صنـع امـريكي واستخدمت في مهمـات الانقـاذ، سرعتهـا ١٣٧ كم في السـاعة ومداها ٥٩٥ كم وارتفاعها ٣٢٠٠ متر.

٥١ـ سيكورسكي س ٥٥ : طائرة هليكوبتر من صنع الولايات المتحدة وتستخدم في النقـل الهجـومي والانقـاذ والاستـطلاع وتستطيع نقل ١٢ مقاتلا أو ٨ جرحى على نقـالات وممـرضين، سرعتها ١٦٠كم في الساعة ومداها ٤٥٠كم وعلوها ٣٠٠٠ متر.

٥٢ـ سيكـورسكي سي ٥٣ : طائـرة هليكوبتر ثقيلة للنقل ذات محركين من صنع امـريكي ويمكن استخـدامهـا في الحـرب ضد الغـواصات وفي الاستطلاع البحـري بمـا في ذلك اخـلاء الالغـام ويتـألف طاقمهـا من ثلاثة أشخاص وتستـطيـع نقـل حمـولة اجمـاليـة زنتهـا ٥٠٠ر٥ كغم أي سيـارتي جيب وصاروخي أرض ـ جو من طراز هوك أو مدفع عيار ١٠٥ ملم أو ٣٧ مقاتلا ـ أو ٢٤ جريحـا على نقـالات ومـداهـا ٨٦٩ كيلو مترا، وعلوها ٦٤٠٠ متر وسرعتها القصوى ٥١٣ كم في الساعة.

٥٣ـ سبيتفـايـر : طائـر مقاتلة ـ معترضة ذات مقعدين ومحرك واحد من صنع بريـطاني واشتـركت في الحـرب العـالميـة الثـانية في المعارك حول بريطانيا

واستخدمت في حرب ١٩٤٨ وسرعتها ٦٥٠ كم في الساعة.

٥٤ـ سيسنا : طائرة استطلاع ذات محرك واحد من صنع امريكي وصنع أول طراز منها في عام ١٩٦٠ وطراز سكاي واغن ذو مقعد واحد ويستطيع نقل ٦ أشخاص وسرعتها ٣٣٨ كم في الساعة، وارتفاعها الاقصى ٥٢٢٩ مترا ومداها ١٦٦٥ كم، أما طراز سوبر سكاي واغن فهو ذو مقعد واحد وصنع لاول مرة في عام ١٩٦٩ ويتسع لـ ٧ أشخاص، ووزن الطائرة بدون تسليح ٨٦١ كغم ووزنها الاجمالي ١٧٢٧ كغم، وسرعتها القصوى ٣٣٨كم في الساعة، ومداها ١٤٨٥ كم وارتفاعها ٤٠٥٤ مترا.

٥٥ـ سكايهوك (أ . ٤ . ف) : طائرة مقاتلة قاذفة ذات محرك واحد ومقعد واحد من صنع الولايات المتحدة وصنع أول طراز منها في عام ١٩٥٤، وخصصت في البداية لسلاح مشاة البحرية الامريكي وللعمل على حاملات الطائرات، ويوجد أيضا طراز تدريبي ذو مقعدين وطراز أ . ٤ـ٢ ذو محرك نفاث ووزنها بدون حمولة ٤٧٣٩ كغم ووزنها الاجمالي ١١٣ر١١ كغم وسرعتها ٩٥٤كم في الساعة وبدون حمولة خارجية ١٨٠٥ كم في الساعة ومداها مع خزانات وقود خارجية ٣٢٠٧كم ومداها بحمولة كاملة ٦٠٠كم وارتفاعها ١٤٦٠٠م، ويبلغ وزن تسليحها ٣ر٥ طن ويتألف من قنابل تدميرية وقنابل موجهة تلفزيونيا وقذائف جو ـ أرض ـ وصواريخ جو ـ جو من طراز سايد ويندر، وصواريخ جو ـ أرض من طراز بولفا وطوربيدات بحرية و٢١ مدفعا عيار ٢٠ملم يضم كل مدفع ١٠٠ قذيفة.

٥٦ـ سكايمسترسي ٥٤ : طائرة نقل من صنع الولايات المتحدة ذات أربعة محركات وتستطيع نقل ٤٤ شخصا وسرعتها القصوى ٤٥٦ كم في الساعة، ومداها ٥٦٠٠ كم وارتفاعها ٧٦٢٥ مترا.

٥٧ـ عربة : طائرة نقل خفيفة متعددة الفعاليات وذات محركين من صنع اسرائيلي وتستطيع الاقلاع والهبوط من مدارج قصيرة وتستطيع نقل ٢٤ مقاتلا الى خطوط الجبهة الامامية، او انزال ١٧ مظليا بكامل معداتهم ونقل سيارات خفيفة لاخلاء عشرات الجرحى وحمولتها ١٢٥٠ كغم، ومداها ١١٢٠كم ومحركها من انتاج شركة برات اند ويتني الامريكية وسرعتها ٣١٥كم في الساعة وارتفاعها ٧٠٥٠ مترا وتستطيع الاقلاع من مدرج ـ

طوله ٢٥٩ مترا، والهبوط فوق مدرج طوله ١٢٢ مترا فقط.

٥٨- اف ـ ١٥ ايجل : طائرة مقاتلة ـ معترضة اسرع من الصوت ذات مقعد واحد ومحركين من صنع الولايات المتحدة مخصصة لمهام تحقيق التفوق الجوي ويوجد أيضا طراز ذو مقعدين لاغراض التدريب، ويمكن استخدام الطائرة لمهمات الاستطلاع وضرب الاهداف الارضية وتستطيع العمل في جميع الاحوال الجوية في الليل والنهار وتتمتع بقدرة كبيرة على المناورة وهي مزودة بمحركين من انتاج شركة برات اند ويتني وبأجهزة الكترونية متنوعة كالرادار المخصص للمراقبة ومزودة أيضا بأجهزة تسليح ورادار حديث لاكتشاف الطائرات المعادية من مسافات بعيدة في جميع الارتفاعات والاتجاهات. وصنع أول طراز منها في عام ١٩٧٢، وتتألف اسلحتها من مدفع عيار ٢٠ملم له ست فوهات وصواريخ جو ـ جو و٤ صواريخ سايد ويندر و٤ صواريخ سبارو وخمس حمالات للقنابل التي تزن ٥٤٤٣ كغم ومعدات تشويش الكترونية سرعتها ٢٫٥ ماك ومداها ٤٦٣١كم، (ويمكن زيادته باضافة خزانات وقود اضافية). وارتفاعها الاقصى ٢٠٩٣٠ مترا.

٥٩- اف ـ ١٦ : طائرة مقاتلة ـ معترضة ذات محرك واحد ومقعد واحد من صنع الولايات المتحدة وصنعت في عام ١٩٧٤ وهي مخصصة للاعتراض ومهاجمة الاهداف الارضية ويوجد طراز للتدريب والهجوم ذو مقعدين، وهي أرخص من طائرة ف ـ ١٥ واكثر مناورة منها، في المعارك الجوية، وهي تحمل أجهزة الكترونية متنوعة بما فيها أجهزة تشويش الكترونية، ويتألف تسليحها من مدفع ٢٠ ملم متعدد الفوهات، مزود بـ ٥٠٠ طلقة وصواريخ جو ـ جو من طراز سايد ويندر وسبارو مزود بالرادار وقنابل موجهة تلفزيونيا وصواريخ جو ـ أرض وتستطيع الطائرة نقل أسلحة زنتها ٦٨٩٤ كغم، او ٤٧٦٣ كغم مع حمولة وقود داخلية كاملة وسرعتها القصوى ٢٫٧ ماك وارتفاعها يصل الى ١٥٢٤٠ مترا ومداها ٩٢٥كم ومداها مع خزانات وقود اضافية ٣٨٩٠ كغم.

٦٠- فوغا ماجستير : طائرة تدريب ذات محركين ومقعدين من صنع فرنسي ـ اسرائيلي، وصنع أول طراز منها في عام ١٩٥٦، ويسهل اصابتها، بطيئة ولا يوجد بها مقعد للنجاة ويتألف تسليحها من رشاشين عيار ٧٫٥ ملم

وقاعدتين لاطلاق القذائف وصاروخين جو ـ أرض من طراز ١١ وقنابل زنة ٥٠ كغم وسرعتها القصوى ٥٦٠كم في الساعة وتصل الى علو قدره ١٢٥٠٠ متر.

٦١ـ بوكر : طائرة تدريب خفيفة من سنوات الخمسين.

٦٢ـ بيلاتوس ف سي ٦ : طائرة نقل متعددة الفعاليات ذات محرك واحد من صنع الولايات المتحدة وتستطيع العمل فوق مدارج قصيرة وصنعت في عام ١٩٥٩، وحمولتها ٢٢٠٠ كغم وسرعتها القصوى ٢٨٠كم في الساعة ومداها ١٥٠٠ كم وعلوها ٥٣٠٠ متر.

٦٣ـ بايبر ١٥٠ : طائرة استطلاع واتصال ذات محرك واحد ومقعدين من صنع الولايات المتحدة وصنعت في عام ١٩٤٩ وتستخدم أيضا في مهمات انقاذ خلايا الاستخبارات والطيارين الذين اسقطت طائراتهم وتبلغ حمولتها القصوى ٧٩٥ كغم وسرعتها القصوى ٢٤٦كم في الساعة ومداها ٧٣٥ كم وعلوها ٥٧٩٥ مترا.

٦٤ـ بايبر سوبر كاب : طائرة تدريب أولية ما زالت في الخدمة حاليا.

٦٥ـ فاير تشيلد : طائرة اتصال ونقل وقذف من صنع الولايات المتحدة واخرجت من الخدمة في عام ١٩٥٠، سرعتها ١٩٥كم في الساعة وعلوها ٤٨٠٠ متر.

٦٦ـ فانتوم (ف ـ ٤) : طائرة مقاتلة هجومية بعيدة المدى نفاثة ذات محركين ومقعدين من صنع امريكي، ومخصصة للاعتراض ومهاجمة الاهداف الارضية والقذف والاستطلاع والتصوير وصنعت في الاصل لخدمة سلاح مشاة البحرية الامريكية والعمل فوق حاملات الطائرات وصنعت في عام ١٩٥٤ ومنذ ذلك الوقت صنع ١٥ طرازا مختلفا منها، ويتألف تسليحها من مدافع و٦ صواريخ جو ـ جو، وسبارو ٣ أو ٤ صواريخ سبارو ٣و٤ صواريخ سايد ويندر وخمس حمالات لاسلحة زنتها ٧ر٢٥ طن تشتمل على ١٨ قنبلة زنة الواحدة ٣٥٠ كغم و١٥ لغما و١١ قنبلة زنة الواحدة ٤٥٠ كغم، و١١ قنبلة نابالم وتستطيع الوصول الى علو ١٣كم خلال دقيقة و١٧ ثانية ووزنها الاجمالي ٧ر٢٤ طن، وسرعتها القصوى ١ر٢ ماك في ارتفاع قدره ١٣كم و٢ر١ ماك فوق سطح البحر وأعلى ارتفاع تصل اليه هو ٢٣كم، ومداها للهجوم ١٦٠٠كم وللاعتراض ١٥٠٠كم وأقصى مدى لها مع

خزانات الوقود الاضافية ٣٧٠٠ كم.

٦٧ـ تشيبنك (دي هافيلاند) : طائرة تدريب اساسية ذات محرك واحد من صنع بريطاني سرعتها ٢٢٠ كم في الساعة ومداها ٤٤٨ كم.

٦٨ـ تشبندر : طائرة هليكوبتر مضادة للدبابات ذات محرك واحد من صنع الولايات المتحدة ومخصصة لمهاجمة دروع «العدو» وأهداف أرضية والاسناد البري ويتألف طاقمها من طيار ومساعدين وتستطيع الطائرة نقل أربعة أشخاص او جريحين على نقالات وممرضين ويوجد من هذه الطائرة أربعة أنواع: طراز استطلاع امامي للانذار والمراقبة، وطراز مضاد للغواصات مزود بصواريخ الطوربيد المضادة للغواصات، وطراز هجومي مزود بأسلحة تضم مدفع ٣٠ملم مزود بـ ٦٠٠ طلقة وقذائف عيار ٢٫٧٥ بوصة او قاذف للقنابل عيار ٤٠ملم او رشاش عيار ٧٫٦٢ ملم، وطراز مضاد للدبابات يحمل ٤ صواريخ مضادة للدبابات من طراز تاو ويبلغ ارتفاعها ٤٥٧٠ مترا وسرعتها القصوى ٢٨٢ كم في الساعة ومداها ٤٨٢كم.

٦٩ـ كوماندو « C - 46 » : طائرة نقل ذات محركين من صنع امريكي وهي من طائرات الحرب العالمية الثانية واستخدمت في مهمات النقل والقذف وتستطيع نقل ٣٦ راكبا ومداها ١٣٠٠ كم وتصل الى علو ٧٦٢٥ مترا.

٧٠ـ طائرة نقل ذات محركين من صنع بريطاني واستخدمت في سلاح الجو الاسرائيلي اعتبارا من عام ١٩٤٩ وتدرب طيارو السلاح على قيادتها كأول طائرة تدريب ذات محركين سرعتها ٢٥١كم في الساعة ومداها ١٥٠٠كم.

٧١ـ كونستليشن : طائرة نقل من صنع امريكي ونقلت لشركة ال عال وهي ذات اربعة محركات سرعتها ٤٨٣ كم في الساعة وتصل الى علو ٢٣٧٥ مترا.

٧٢ـ كاتلينا : طائرة استطلاع واتصال ذات محركين من صنع الولايات المتحدة وهي من طائرات الحرب العالمية الثانية وخصصت للاستطلاع البحري البعيد المدى وللقتال ضد الغواصات ـ ويتألف تسليحها من رشاشات وقنابل للعمق سرعتها ٢٠٨ كم في الساعة ومداها ٥٠٠٠ كم وأقصى علو لها ٥٥٠٠ متر.

٧٣ـ (ر . ف . د . ١٣) : طائرة ركاب ذات ثلاثة مقاعد استخدمت كطائرة

تدريب في مدرسة الطيران التابعة لشركة افيرون واستخدمت أيضا في مهمات الاستطلاع والاتصال خلال حرب عام ١٩٤٨.

٧٤ـ ربيد : طائرة نقل ذات محركين من صنع بريطاني استخدمت في سلاح الجو الاسرائيلي كطائرة قاذفة متوسطة وتتسع لـ ٨ ركاب، وحملت في حرب ١٩٤٨ (١٦) قنبلة زنة الواحدة ٢٠ كغم وسرعتها ٢١٢كم في الساعة ومداها ٨٩٥ كم وتصل الى علو قدره ٥١٠٠ متر.



وسائل الدفاع الجوي في سلاح الجو الاسرائيلي

١ ـ هوك ٢٣ : صاروخ مضاد للطائرات من صنع امريكي فعال ضد الطائرات التي تحلق على ارتفاع منخفض ومتوسط وصنع أول طراز منه في عام ١٩٥٩، ويتألف جهازه من مركز مراقبة وسيطرة ورادار اكتشاف وتعقب ورادار للمدى ومركز للتوجيه وصاروخ هوك المضاد للطائرات يتألف من مرحلة واحدة وكل قاعدة اطلاق تتألف من ثلاثة صواريخ ويضم الطراز المتنقل ٣ صواريخ فوق آلية مجنزرة ـ تمنح الصواريخ حركة كبيرة ويتجه الصاروخ نحو الهدف عندما يضيء الرادار الهدف وتتجه الصواريخ الى الهدف بوساطة الاشعاع المرتد ويعمل محرك السرعة والمدى الموجود في الصاروخ بالوقود الجاف، ويتألف رأس الصاروخ من مواد متفجرة مدمرة، ويبلغ طول الصاروخ ١٢ر٥ متر وقطره ٣٥سم ووزنه ٥٨٠ كغم وسرعته ٢ر٥ ماك وفعاليته حتى مدى ٣٥كم وهو فعال في علو يتراوح بين ٣٠ مترا وحتى ١١٠٠٠ متر.

٢ ـ هوك (متطور) ٢٣٨ : ان صاروخ هوك المتطور يشتمل على تطوير اساسي وشامل لاجهزته التي تضم جهاز رادار لاكتشاف الطائرات التي تحلق على ارتفاع متوسط ورادار للاغلاق والتعقب ورادار متطور ومركز لمراقبة البطارية ومركز لتحليل المعطيات والسيطرة الاوتوماتيكية وقاعدة اطلاق متطورة وجهاز للتمييز بين الطائرات المتشابهة وقد صنع الصاروخ المتطور في عام ١٩٧١ ويستطيع مقاومة التشويش الالكتروني واطلاق النار على هدفين مختلفين، ويتمتع الصاروخ المتطور بقدرة على الحركة ويبلغ طوله ٥ر٠٣ متر وقطره ٣٦سم ووزنه ٥٨٧ كغم ومداه الاقصى ٣٥ كم ، وهو فعال في علو يتراوح بين فوق سطح الارض وحتى ١١ الف متر.

٣ ـ شباريل : صاروخ أرض ـ أو متحرك من صنع الولايات المتحدة وهو تطوير أرضي لصاروخ جو ـ جو من طراز سايد ويندر وتم صنعه في عام ١٩٧٤ وتتألف أجهزته من قاعدة اطلاق ومركز مراقبة وسيطرة آلية وصواريخ وتوضع أربعة صواريخ فوق منصة دائرية وجميع الاجهزة توضع فوق

مجنزرة من طراز الفا تتمتع بقدرة كبيرة على الحركة وتستطيع الوصول الى سرعة قدرها ٦٤ كم في الساعة ويتألف طاقم جهاز الصاروخ من خمسة أشخاص من بينهم سائق وقائد. يتجه الصاروخ اوتوماتيكيا نحو الهدف بوساطة أشعة ما تحت الحمراء ومعدل الاطلاق لدى الصاروخ صاروخ كل ١٠ ثوان ومداه ٣٠٠٠ متر ويتألف رأسه المتفجر من مواد متفجرة مدمرة وطوله ٢٩١ مترا وقطره ١٣سم ووزنه ٨٤كغم.

٤ ـ مدفع متحرك فولكان ٢٠ ملم : مدفع فولكان المتحرك من صنع الولايات المتحدة مخصص للطائرات التي تحلق على ارتفاع منخفض وبدىء باستخدامه في الولايات المتحدة في عام ١٩٦٥، قطره ١٠ملم ويتألف من ٦ فوهات ويطلق ١٠٠٠ ـ ٣٠٠٠ طلقة في الدقيقة ويتجه ٨٠ درجة في كل ثانية ويستطيع الدوران ل ٣٦٠ درجة والمدفع مثبت فوق سيارة نصف مجنزرة تشبه مجنزرة ام ١١٣ ومزودة بجهاز تصويب جيرو وبجهاز رادار ويتراوح مداه بين ٢٥٠ ـ ٢٥٠٠ متر ومداه في الارتفاع ١٦٠٠ متر ووزن الجهاز كله ٢٣٦٣ كغم ووزن المدفع ١٣٦ كغم وارتفاع المدفع ١٧٣سم وعلوه فوق عجلات ٢٠٣سم ويضم الجهاز رادارا أماميا يعمل بالتعاون مع صواريخ شباريل المضادة ـ للطائرات.

٥ ـ صاروخ كتف رآي : صاروخ فردي مضاد للطائرات من صنع الولايات المتحدة يوجه بأشعة ما تحت الحمراء ومخصص لاصابة الطائرات التي تحلق على ارتفاع منخفض، ويضم الجهاز قاعدة أطلاق وخزان للنقل والاستيداع وبطاريات وباستطاعة جندي واحد حمل الصاروخ ويتألف طاقمه من شخصين ويمكن استخدامه من قبل جندي واحد يعمل بالتوجيه البصري وبأشعة ما تحت الحمراء ويضم رأسه المتفجر مواد متفجرة مدمرة وطول القاعدة ١٢٦,٢سم وقطرها ٩ر٢سم وطول الصاروخ ١٢٠سم وقطره ٧سم ووزنه ١ر١٣ كغم ومداه ٥ر٤ كم وسرعته ٥٠٠ متر في الثانية أي ما يعادل ٧ر١ ماك.

٦ ـ « ال ٧٠ » ٤٠ ملم «بوفروس» : مدفع مضاد للطائرات ذو فوهة واحدة قطرها ٤٠ ملم وهو مدفع مجرور من صنع المانيا ويعمل بتوجيه الرادار ضد الطائرات التي تحلق على ارتفاع منخفض، وبدىء استخدامه في

سنوات الستينات الاولى وخصص لحماية المطارات العسكرية والاهداف الارضية.

٧ ـ مدفـع ٣ر٧ بوصة : مدفع ثقيل مضاد للطائرات ذو فوهة واحدة قطره ٣ر٧ بوصـة (٩٤ ملم) من صنـع بريـطانيا، بدىء باستخدامه في أواخر سنوات الخمسينـات، موجـه بالرادار وهـدفـه الرئيس حمـايـة المـدن والتجمعـات السكانية من الهجمات الجوية.

٨ ـ ٢٠ ملم هسبـانـو سويـزا : مدفـع مجرور مضاد للطائرات ذو فوهة واحدة قطره ٢٠ ملم من صنـع سويسرا ويعتبـر من المـدافـع الخفيفـة المضـادة للطائرات يوجه بصريا ضد الطائرات وبدىء باستخدامه في بداية عام ١٩٤٨.

٩ ـ ٣٠ ملم : مدفع مجرور مضاد للطائرات ذو فوهة واحدة من صنع سويسرا، وهو مدفع خفيف يوجه ضد الطائرات وبدىء باستخدامه في عام ١٩٥٦.

١٠ـ ز . س . يو. ٢٣ : مدفـع متحـرك مضـاد للطائـرات من صنـع الاتحـاد السـوفيـاتي، ذو ٤ فوهـات، غنمـه الجيش الاسرائيلي في حرب اكتوبر عام ١٩٧٣ بدىء باستخـدامـه في الجيش السـوفياتي وفي الجيوش العربية في أوائـل سنـوات السبعينـات ومثبت فوق آليـة ويوجد منه طرازان الاول ذو فوهتـين والثـاني ٤ فوهـات ويعمـل بالتعاون مع أجهزة الصواريخ المضادة للطائـرات التي تحلق على ارتفـاع منخفض والمـدفـع موجه بالرادار ويطلق ٨٠٠ ـ ١٠٠٠ قذيفـة في الدقيقة وسرعة القذيفة ٩٧٠ مترا في الثانية ويدار من قبـل طاقم مؤلف من أربعة أشخاص، وزنه الاجمالي ١٤١ كغم، ومداه الفعال ٢٠٠٠ ـ ٢٥٠٠ متر.

الأوسمة

فيما يلي أسماء الاشخاص الذين حصلوا على أوسمة وسمحت الرقابة بنشرها

* **وسام البطولة**: الطيار زيبل تسفي .

أظهـر بطولة فائقة اثناء القتال في مواجهة العدو، وصف العمل الذي قام به: قام زيبـل تسفي بتـاريـخ ٢٥ حزيران ١٩٤٨ بنقل التموين الى مستعمرة بن شيمن المحـاصرة على الرغم من نيران العـدو نجـح بالهبـوط بطائـرتـه في المستعمرة قتل في عملية عوجا الحفير بتاريخ ١٩٤٨/١٢/٢٨.

* **وسام الجرأة**:

١. الرقيب بوكعي موشه :

أظهـر بطولة أثنـاء اداء واجب قتـالي وجازف بنفسه. وصف العمل الذي قام به: قام ـ بوكعي موشـه في حرب سينـاء عام ١٩٥٦ بانقاذ جريح من طائرته المحتـرقـة، عندما كانت تستعد للاقلاع وهوجمت من قبل طائرات مصرية من طراز ميج ١٥.

٢. الرائد بن أور أريه : «متوفى»

أظهـر بطولة في اداء واجب قتالي وجازف بنفسه . وصف العمل الذي قام به: على الرغم من نيران الطائـرات الكثيفة استمر في التحليق فوق منطقة الهدف وأدخل تشكيلات أخرى للهجوم بتاريخ ٧ حزيران عام ١٩٦٧ في شرقي القدس.

٣. النقيب جلعاد امنون :

اظهـر بطولة اثنـاء اداء واجب قتـالي وجازف بنفسه. وصف العمل الذي قام به: انقـاذ طيـار غادر طائـرته بعد أن تهرب بطائرته من طراز بايبر من ست طائرات ميج هاجمته بتاريخ ٧ حزيران في منطقة رفيديم.

٤. الملازم الثاني ابراهام غرينبويم :

أظهـر بطولة اثناء اداء واجب قتالي معرضا حياته للخطر. وصف العمل الذي قام به: في عملية سيناء ١٩٥٦ بالقرب من رأس نصراني هبط في منطقة وعرة مقابل مواقع العدو لانقاذ طيار طائرة نفاثة كان ملقى هناك، وهو مثخن بالجراح.

٥. الرائد كوخاف هيس :
أظهـر بطولة اثناء اداء واجب قتالي معرضا حياته للخطر: وصف العمل الذي قام به: استمـر في مهمـة انقـاذ طيـار هبـط في شمال البحر الميت بتاريخ ٧ حزيـران ١٩٦٧، على الرغم من اصـابـة طائـر تـه الهليكـوبتر بنيران مدافع الهاون والرشاشات.

٦. النقيب اهارون يوئيلي :
أظهـر بطولة أثناء اداء واجب قتالي معرضا حياته للخطر. وصف العمل الذي قام به: بتـاريـخ ١ أيلول ١٩٥٥ عنـدمـا اقتحمت طائـرات العـدو الاجـواء الاسرائيلية اوفد لطرد - طائرات العدو وهاجمها واسقطها الواحدة تلو الاخرى.

٧. النقيب بنيامين كهانا (متوفى):
أظهـر بطولة اثناء أداء واجب قتالي معرضا حياته للخطر. وصف العمل الذي قام به: خلال قيـادتـه لطائـرة بايبر جذب انتباه طائرتي ميج ١٥ حيث قامتا بمهـاجمتـه وابعـدهمـا بذلك عن هدفهمـا ومكن بذلك القوة الاسرائيلية التي أغارت على الكونتيلا من الاختفاء عن أعين الطائرات المصرية.

٨. النقيب يعقوب مورغان :
أظهر بطولة أثناء اداء واجب قتالي معرضا حياته للخطر. وصف العمل الذي قام به: بتـاريخ ٥ حزيران ١٩٦٧ تعطل مقود الارتفاع في طائرته وعلى الرغم من ذلك استمـر في قيادة ٤ طائرات لمهاجمة أهداف في منطقة العريش وبعد ذلك فقط هبط بطائرته.

٩. الملازم الاول يهودا بيري (بريتسكر) :
أظهـر بطولة أثناء اداء واجب قتالي معرضا حياته للخطر. وصف العمل الذي قام به: واصـل بيرى التحليق بطائـرته على الرغم من اصابتها لمواصلة مهمة انقاذ طيار قفز من طائرته في أرض «العدو» بتاريخ ٧ حزيران ١٩٦٧.

* **وسام المثالية** :

١. النقيب عوديـد ابـربنيئـل : أظهـر جرأة تستحق الاقتداء بها. وصف العمل الذي قام به: بتـاريـخ ١٤ كانـون الاول ١٩٥٠، أظهر هدوء أعصاب عندما

ارتفع بطائرته في الاجواء بينما احد المظليين كان ممسكا باحدى عجلات الطائرة وأطفأ المحركات وساعد في اجتذاب المظلي الى داخل الطائرة.

٢. النقيب يكوتئيل الون (التمان) :

أظهر جرأة تستحق الاقتداء بها: وصف العمل الذي قام به : نجح في توجيه الطائرات الاسرائيلية بدقة كاملة بالقرب من المتلة اثناء عملية سيناء ١٩٥٦ على الرغم من تعرضه لنيران العدو.

٣. الجندي يوسف الحداد :

أظهر جرأة تستحق الاقتداء بها. وصف العمل الذي قام به : اصيب في شباط ١٩٧٠ بهجوم طائرات ميج مصرية في منطقة قناة السويس وعلى الرغم من جراحة ادار مدفعا وهو معرض لنيران الطائرات المعادية.

٤. المجندة استراردیتي (بورنشتاين):

أظهرت جرأة تستحق الاقتداء بها. وصف العمل الذي قامت به : أثناء عملها كممرضة في عام ١٩٥٥ قامت بانقاذ طيارين تحطمت طائرتهما قبل اشتعال النار بالطائرة بثوان معدودة.

٥. الملازم الاول يسرائيل جولد شتاين :

أظهر جرأة تستحق الاقتداء بها. وصف العمل الذي قام به : اثناء حرب اكتوبر وبتاريخ ٧ تشرين الاول ١٩٧٣ عمل الملازم الاول جولد شتاين كقائد طاقم وحدة مضادة للطائرات في هضبة الجولان وبما أنه كان عرضة لقصف شديد فقد امر جنوده بالاختباء في الخندق وبقي وحده يعمل في المدفع المضاد للطائرات، وعمل على هذا النحو أربعة أيام متواصلة بمبادرة شخصية منه وفي احدى الهجمات تمكن من اسقاط طائرة ميج ٢١.

٦. الملازم الاول شلومو هغاني (هنيغ) :

أظهر جرأة تستحق الاقتداء بها : وصف العمل الذي قام به : لم يغادر طائرته اثناء رحلة تدريب روتينية على الرغم من علمه بالخطر الذي يتعرض له وأخيرا نجح في الهبوط وانقذ الطائرة.

٧. الجندي دافيد موشيوف :

أظهر جرأة تستحق الاقتداء بها. وصف العمل الذي قام به : توجه بمبادرة منه لانقاذ نصف مجنزرة تدهورت نتيجة القصف وقام بانقاذ واخلاء

المصابين إلى مكان آمن وكان ذلك في ٦ حزيران ١٩٦٧، في معركة النبي صموئيل بالقدس.

٨. الرقيب الاول بلتيئل سيروتكين :

أظهر جرأة تستحق الاقتداء بها. وصف العمل الذي قام به : اقلع بلتيئل بطائرة لم تكن تحمل أية شارة من اشارات القوات الاسرائيلية وهبط فوق طريق ضيق بداخل احد الاودية لكي يبلغ قوتين اسرائيليتين بالتوقف عن اطلاق النار على بعضهما البعض.

٩. للنقيب زئيف بيليد :

أظهر جرأة تستحق الاقتداء بها . وصف العمل الذي قام به: قام بيليد في حزيران ١٩٦٧ بتفكيك كبسولة توقيت لقنبلة كانت ستنفجر خلال ٤٠ دقيقة ومنع بعمله هذا وقوع خسائر في الارواح والمعدات الثمينة.

١٠. الوكيل أريه شموئيلي :

أظهر جرأة تستحق الاقتداء بها . وصف العمل الذي قام به : في حزيران حال دون انفجار كبسولة توقيت في قنبلة تعرضت لخلل في كبسولتها ومنع بعمله هذا وقوع خسائر في الارواح والمعدات.

قيادة الخدمات الجوية

مع تشكيل الخدمات الجوية الاسرائيلية بتاريخ ١٠ تشرين الثاني عام ١٩٤٧ عينت أول قيادة لاول قوة جوية للكيان اليهودي في فلسطين وكانت تتألف من التالية اسماؤهم:

قائد الخدمات الجوية	يهوشواع ايشل
رئيس اركان الخدمات	الكسندر زيلوني.
ضابط العمليات	اهارون ريميز.
مسؤول النواحي الجوية	عامي كوبرمان.
مسؤول المشتريات	اسحق ليفي .
مسؤول المستودعات	يهودا هولفيتس .
المهندس الرئيس	يهودا رابين .
مسؤول الاستخبارات	شراغا يناي
مسؤول التدريب	هايمين شمير .

قبل اعلان قيام «الدولة» اعيد تنظيم الخدمات الجوية وعين قادة جدد من بينهم قائد جديد للخدمات:

قائد الخدمات الجوية	يسرائيل عمير.
رئيس اركان الخدمات	اهارون ريميز .
ضابط العمليات	دان تولكوفسكي .
مسؤول اللوازم	حاي يسخار، وقد عين بعد انشاء الدولة نائبا لوزير الدفاع للشؤون الجوية وهو المنصب الذي الغي فيما بعد.

يهوشواع ايشل

القائد الاول للخدمات الجوية الاسرائيلية

هو أول قائد للخدمات الجوية الاسرائيلية التي انشئت في ١٠ تشرين الثاني ١٩٤٧، بعد بدء معارك حرب عام ١٩٤٨ قبل ذلك كان ايشل مسؤولا من قبل منظمةالهاغاناه عن تنسيق العمليات بين نادي الطيران الفلسطيني وشركة الطيران التجارية افيرون التي تم في اطارها عقد دورات طيران لافراد منظمتي الهاغناه والبلماح.

ولد ايشل في بولندا ، في مطلع القرن الحالي وهاجر الى فلسطين في عام ١٩١٣، ودرس في كلية هرتسليا وبعد طرده من قبل الحكومة العثمانية تطوع في الكتائب اليهودية وبعد الحرب العالمية الاولى انضم الى مستعمرة دغانياب وقام بتنظيم الدفاع عن غور الاردن، في أحداث ١٩٣٦ ـ ١٩٣٩ كان من بين المسؤولين عن اقامة السياج الشمالي وكان عضوا في قيادة الهاغناه وحصل على منصب قائد الخدمات الجوية بقرار من دافيد بن غوريون.

العملية الجوية الاولى

قام بأول عملية جوية في حرب عام ١٩٤٨ الطيار بنحاس بن بورات بطائرة خفيفة من طراز ر.ف.د ١٣، وكان ذلك في تشرين الثاني عام ١٩٤٧ وقد أرسل بن بورات الى مستوطنة بيت ايشل المحاصرة جنوب بئر السبع وكان هناك عدد من الجرحى من أفراد قافلة بينما كانوا في طريقهم لانقاذها ووقعوا في كمين عربي، وكانت جراح بعضهم خطيرة فأرسل بن بورات وطبيب بالطائرة لتقديم المساعدة للجرحى وهبط بن بورات فوق طريق ترابي بالقرب من المستوطنة وسط اطلاق النار عليه من العرب القناصة من كل جانب، فقام أعضاء المستوطنة بتفكيك جناحي الطائرة وبنقلهما الى داخل المستوطنة، وخلال وجود الطيار في المستوطنة وردت أنباء تفيد بأن مستوطنة نفتيم تعرضت لهجوم عربي مكثف، فقرر بن بورات الاقلاع الى منطقة القتال لتقديم المساعدة للمستوطنة وتحدث عن ذلك فقال:

طلبت من سكان المستوطنة رشاشا وتطوع أحدهم بمرافقتي ليستخدم الرشاش، كما أخذت منهم قنابل يدوية وساعدني سكان المستوطنة في دفع الطائرة

وتركيب جناحيها وقمت بازالة البابين الجانبين من الطائرة لا تمكن من اطلاق النار عبرها.

وأقلعت ووصلت الى نفتيم خلال دقـائق وشـاهدت تحركات عربية كبيرة ولم استـطع تحـديـد عدد المحـاربـين العرب، وأصدرت الاوامر لعامل الرشاش الذي رافقني بأن يطلق النـار أثنـاء تحليقي على ارتفـاع منخفض، وأطلقنا النار وألقينا القنابل اليدوية وتمكنا من صد الهجوم العربي على نفتيم.

يسرائيل عميـر

ثاني رئيس للخدمات الجوية وأول قائد لسلاح الجو الاسرائيلي.

كان يسرائيـل عمـير (زبلدوفسكي) القـائـد الثاني للخدمات الجوية والقائد الاول لسلاح الجو الاسرائيلي.

ولد في بولنــدا عام ١٩٠٣ وهــاجــر الى «البـلاد» في عام ١٩٢٣ وكـان من العـاملين في منـظمـة الهاغناه، كما كان قائد منطقة هشارون وعين في عام ١٩٣٧ مديـرا للمصـانـع العسكرية التابعة للهاغناه، وبعد خمس سنوات أصبح مسؤولا عن فرع المعلومـات في الهـاغنـاه، وعنـدمـا نشبت حرب ١٩٤٨ عين قائدا لمنطقة القدس ودعي بعد ذلك ليترأس ـ الخدمات الجوية بدلا من يهوشواع ايشل، وبعد انشاء الجيش الاسرائيلي عين قائدا لسلاح الجو برتبة مقدم وبعد فترة وجيزة حل محله اهارون ريميز.

أول طيار مصري يقع في الاسر الاسرائيلي

تحـدث أحد الطيارين الاوائل في سلاح الجو الاسرائيلي وهو يهودي متطوع من جنوب أفريقيا يدعى بوريس سنيور عن اسقاط اول طائرة مصرية ووقع قائدها في الاسر فقال:

في الساعة ٢٥ر٥ ، من صباح يوم ١٥ أيار عام ١٩٤٨ كنت نائما في غرفتي بفندق هيرون وفجأة سمعت أصوات طائرات من طراز سبيت فاير وعيارات المدافع المضادة للطائرات من عيار ٢٠ ملم.

وبمـا انني كنت قائـدا لمطار دوف ادركت فورا ما حدث وأن المصريين بدأوا بقصف المطار الذي يضم معظم الطائرات التي نملكها، فقفزت الى سيارتي الجيب

وتوجهت الى المطار وشاهدت الكراج مصابا بأضرار، كما أصابت الطائرات المصرية مدرج المطار وطائرة بوننزا التي أحضرتها معي من جنوب افريقيا وحوالي ٥٠٪ من الطائرات التي كانت رابضة على أرض ـ المطار، كما أصابت مستودع الذخيرة الذي اشتعلت فيه النيران واستمر القصف المصري حتى الساعة العاشرة صباحا، وفي حوالي الساعة العاشرة اصابت المدافع المضادة للطائرات طائرة مصرية من طراز سبيت فاير وارتبك الطيار المصري وبدلا من التوجه الى مطار اللد الذي كان تحت سيطرة العرب فقد توجه الى هرتسليا وهناك هبط هبوطا اضطراريا فوق الرمال التي أقيم عليها الآن فندق اكاديا.

عندما شاهدت اتجاه هبوط الطائرة المصرية توجهت الى هناك بطائرة بوننزا وراقبت الطيار المصري وعندما هبط قمت بالهبوط خلفه، وقد تم اسر الطيار المصري النقيب محمود بركه. ونقل الى تل أبيب وتم التحقيق معه باشراف قائد سلاح الجو اهارون ريميز وتحدث بركة عن وجود عدد كبير من الطائرات لدى مصر ولكن عددا ضئيلا منها صالح للعمل.

لقد حقق سلاح الجو مكسبا آخر من اسقاط أول طائرة سبيت فاير مصرية، فقد استطاع تركيب أول طائرة سبيت فاير اسرائيلية من القطع التي اخذت من الطائرة المصرية ومن طائرات اخرى خلفها البريطانيون في مطار عاقر (عكرون).

اقتراح لتشكيل قوة جوية يهودية في « البلاد » ...

في شهر آب عام ١٩٤٧ استدعي شابان لمقابلة رئيس القيادة القطرية لمنظمة الهاغناه يسرائيل جليلي، وهما اهارون ريميز الذي أصبح فيما بعد قائدا لسلاح الجو الاسرائيلي وهايمان شمير نائب ريميز في قيادة سلاح الجو وشارك كطيار في الحرب العالمية الثانية، وكانا قد خططا لانشاء قوة جوية للكيان اليهودي لمواجهة الحرب المقبلة، وقام جليلي بتكليفهما بوضع خطة مفصلة لانشاء مثل هذه القوة الجوية وخلال شهري آب وأيلول قاما بوضع الخطة وفي ٢٣ تشرين الاول عام ١٩٤٨ قدماها ليسرائيل جليلي وحملت الخطة عبارة «سرى للغاية» وتضمنت ستة فصول وملاحق مفصلة.

فيما يلي الفصل الاول للخطة الرامية لاقامة قوة جوية ليهود فلسطين:

١ ـ انشاء فرع خاص للتخطيط والتنفيذ يعمل بالتعاون مع الفروع الحالية والاركان ويجب أن يتألف الفرع من المناصب التالية:

أ ـ رئيس الفرع.

ب ـ مسؤول عن الطاقة البشرية والتدريب.

ج ـ مسؤول عن المطارات والكوادر والخدمات الارضية للطائرات.

د مسؤول عن التموين والتسليح والاسلحة وما شابه ذلك.

هـ ـ مسؤول عن المواصلات والاتصالات (راديو وهاتف وما شابه ذلك).

و ـ مسؤول اتصال من قبل فرع التخطيط العام.

يجب أن يشكل الفرع فورا وأن يحصل على الموازنة اللازمة لبدء العمل.

٢ ـ احصاء القوات الموجودة في «البلاد»:

البدء فورا باحصاء محدد لجميع الطيارين وأفراد الطواقم الجوية والطواقم الارضية ويجب على الجميع المثول أمام لجنة خبراء خاصة لتحديد درجاتهم المهنية ومستواهم وخبرتهم وقدرتهم، وبعد انتهاء عملية الاحصاء قد نضطر الى جلب المزيد من المهنيين من الخارج لسد النقص حسب الخطة.

٣ ـ التحضيرات اللازمة لكي تصبح المطارات والقواعد جاهزة للعمل حسب الخطة والقيام بعملية مسح للمناطق لايجاد اماكن مناسبة لاقامة المطارات والقواعد الجديدة.

٤ ـ اعداد مخزون نفطي ويجب تخزين الوقود الهجومي في منشآت خاصة قريبة من القواعد الجوية.

٥ ـ تأمين المعدات والادوات اللازمة لاقامة شبكة اتصالات:

أ ـ شراء اجهزة الراديو اللازمة والكابلات والهواتف وغيرها.

ب ـ تجنيد واعداد فريق من خبراء الاتصال وتدريبهم على العمل الجوي.

٦ ـ التخطيط التكتيكي المسبق ووضع مخططات لتدمير الجسور والممرات والطرق والخطوط الحديدية من الجو واعداد خرائط وصور وغيرها.

٧ ـ الاسلحة والذخيرة:

أ ـ تحديد أنواع الاسلحة الملائمة للطائرات المتوفرة ولمشاريع المشتريات.

ب ـ شراء أسلحة وذخيرة ونقلها بأسرع وسيلة ممكنة.

ج ـ تحضير احتياطي من المواد المتفجرة والقنابل.
د ـ شراء واحضار المواد اللازمة لانتاج القذائف الصاروخية.
هـ ـ انشاء مصانع للقذائف الصاروخية والرؤوس المتفجرة.
٨ ـ انشاء « كتائب كشافة » :
أ ـ اعداد دورة قصيرة لعدد من الاشخاص من كل مستوطنة للتعرف على أنواع الطائرات والتمييز بين الطائرات الاسرائيلية والمعادية.
ب ـ وضع خطة مراقبة دائمة في جميع ساعات اليوم حسب المناطق.
ج ـ تمرير المعلومات في حالة اكتشاف طائرات العدو.
٩ ـ ايفاد بعثة الى امريكا لبحث امكانية شراء الطائرات والمعدات اللازمة.
أ ـ انشاء جهاز لتجنيد الاشخاص للمهام المختلفة.
ب ـ ترتيب نقل المعدات الى «البلاد» .
ج ـ ايجاد اسلوب اتصال فعال بين الفرع في اسرائيل وممثله في الولايات المتحدة.

عيزر وايزمن : القيت القنبلة وتمنيت أن تعيق تقدم القوات المصرية الى تل أبيب

في يوم ٢٨ أيار عام ١٩٤٨ انتهى العمل في مطار عكرون (عاقر) في تركيب أول ٤ طائرات مقاتلة من طراز مسر شميت، وكانت اجزاؤها قد وصلت قبل ذلك بأيام قليلة من تشيكوسلوفاكيا، وطليت الطائرات بشعار سلاح الجو الاسرائيلي والنجمة السداسية وكانت الاوامر تقضي بضرورة المحافظة على سرية وجود طائرات مقاتلة بحوزتنا.

في البداية وضعت خطة لمفاجأة الطائرات المصرية في مطار العريش ولكن الخطة عدلت، وكانت أرتال القوات المصرية تقترب من اشدود التي تبعد حوالي ٣٥كم الى الجنوب من تل أبيب، وكانت سيطرة سلاح الجو المصري تامة، وفي يوم ٢٩ أيار استخدمت طائرات مسر شميت لاول مرة وكانت تلك المرة الاولى التي استخدمت فيها اسرائيل طائرات مقاتلة في الحرب.

لقد تحدث حول هذا الموضوع عيزر وايزمن في كتابه بعنوان «لك السماء

ولك الارض» ويذكر أن وايزمن كان أحد الطيارين الاربعة الذين اشتركوا في تلك العملية.

فقال :

كان ذلك في يوم السبت وجلسنا في ثكنتنا في قاعدة تل نوف، عندما وصل شمعون ابيدان قائد لواء جبعاتي وبرفقته ضابط عملياته وكان شابا بولنديا يدعى يهوشواع وكان يتكىء على عصا في مشيته وادليا بمعلومات سيئة، وقالا أن الوضع في الجبهة الجنوبية خطر للغاية وأن جنود لواء جبعاتي نسفوا آخر جسر على الطريق المؤدي الى تل أبيب.

وعلى الرغم من القرارات السابقة والمخططات الداعية الى استخدام الطائرات لمهاجمة العريش فقط فقد حمل معه ابيدان امرا من يجائيل يدين بأن تقوم الطائرات الاسرائيلية بمهاجمة الرتل المصري المدرع في مداخل اشدود.

وتقرر أن يكون الطيار لولنارد اول السرب ومودي آولن الثاني وأنا (وايزمن) الثالث وبدأنا بدراسة الخرائط وبعد ذلك أقلعنا وكنا أربعة طيارين بأربع طائرات من طراز مسر شميت، وأطلقت علينا نيران الاسلحة المضادة للطائرات في اشدود واتجهنا نحو البحر، ووصلنا الى علو ٧ الاف قدم واتجهنا نحو الرتل المصري المدرع، وكانت القوات المصرية الهائلة منتشرة في المنطقة ولم تكن امامها لكي تصل الى تل أبيب سوى قوات ضئيلة ومنهكة تابعة للواء جبعاتي، وشعرنا بجسامة المسؤولية الملقاة على كاهلنا وعندما اسقطت اول قنبلتين على الرتل المصري المدرع تمنيت أن تؤدي الى ايقاف تقدم القوات المصرية الى تل أبيب، وفي غضون ذلك كانت نيران الاسلحة المضادة للطائرات تطاردنا من كل جانب ومع ذلك فقد واصلت اطلاق النار من مدافع عيار ٢٠ملم ومثلي فعلت الطائرات الاسرائيلية الاخرى، وتفرقت القوات المصرية في كل اتجاه، وفجأة شاهدت احدى طائراتنا بقيادة ايدي كوهن وهي تسقط، ولا ندري حتى الآن ما اذا كانت قد سقطت بنيران الاسلحة المضادة للطائرات ام لخلل فني حدث في الطائرة.

وعدنا ثلاثة وفقد سلاح الجو الاسرائيلي ٢٥٪ من قوته التي بلغت أربع طائرات وأصبحت الآن ثلاثا فقط، ولكننا سررنا لقيامنا بأول عملية جوية حقيقية.

وبعـد ١٥ شهـراً أي بعد انسحاب المصريين توجهت سيارة جيب الى المكان الذي سقطت فيه طائرة ايدي كوهن بحثا عن بقايا جثته، وتم العثور عليها ودفنت في مقبرة نحلات اسحق.

لماذا عمل المتطوعون الاجانب باندفاع؟

تحـدث ثلاثـة من قادة سلاح الجـو الاسرائيلي: دان تولكوفسكي ومردخاي هود وبنيـامـين بيليد، في مذكراتهم حول الدوافع التي حثت المتطوعين الاجانب في سلاح الجـو الاسرائيـلي على العمـل المتفـاني. وقال بيليد: لقد استطعت اكتشاف أنـواع من الدوافـع المختلفة لدى المتطوعين الاجانب، فقد كان من بينهم من خدم في الحـرب العالمية الثانية، وعند انتهائها شعروا بالفراغ ورغبوا في مواصلة العمل الحربي، وعندما علموا باندلاع حرب في فلسطين جاؤوا لمواصلة القتال، وأنا اعرف ثلاثـة أشخاص قاموا في اسرائيل بأعمال باهرة، احدهم قتل فيما بعد عندما عمل كطيـار في شركـة ال عال وهم تيـد جيبسـون وجـون سولتر وتشستر بليك، وكانوا جميعـا من غير اليهـود، وخدموا في سلاح الجو التابع للاسطول الاميركي وجاؤوا الى هنا بحثا عن عمل وقاموا بعمل رائع، وكان هناك نوع آخر من المتطوعين وكانوا من المـرتـزقـة على الرغم من أنهم لم يحصلوا على المـال وبفضل تيد جيبسون لم تسقـط سدوم في حرب عام ١٩٤٨، كمـا يجب الاعتـراف بفضـل السرب رقم ٣٥، الذي عمل في مطار عاقر (عكرون) ولولاه لسقطت سدوم في حرب عام ١٩٤٨.

موت « باز » بارلينغ ....

كان جورج فريـدريـك بارلينغ الذي لقبه رفاقه باسم باز اسطورة في حياته، واعتبـر من أعظم الطيارين الحربيين الانجليز، ابان الحرب العالمية الثانية، وتمكن في المعـارك الجـويـة من اسقـاط ٣٢ طائـرة معادية من بينها ٢٧ طائرة في أجواء جزيـرة مالطة المحـاصرة وكـان في الحادية والعشرين من العمر عندما اسقط معظم تلك الطائـرات الالمـانيـة، وقـالت وزارة ـ الطيران البـريطانية في حفل منحه وسام الخدمة الممتاز: «ان قدرة وجرأة هذا الطيار ليس لها مثيل».

ولد جورج في مونتـريـال لاسرة غير يهـوديـة، وعنـد نشوب الحرب تطوع في سلاح الجـو البـريـطاني، وبعـد تسريحـه كان مشهورا وسعت اليه اسلحة جوية

مختلفـة ليعمـل مدربـا في صفوفها كما قدم له العرب عروضا مغرية، ولكنه اختار الانضمام الى رفاقه الذين توجهوا الى فلسطين لمساعدة اليهود الذين يحاربون من أجـل استقـلالهم، ولكنـه لسوء الحظ لم يصل الى فلسطين الا بعد موته، فقد قتل وهو في طريقه الى فلسطين في حادث وقع له في ٢٠ أيار ١٩٤٨.

قصـف القاهـرة

في شهـر حزيـران ١٩٤٨ نجحت بعثـة المشتـريـات الاسرائيلية في شراء ٣ قاذفـات من طراز بي ١٧ من الولايـات المتحدة، وتم تهريب الطائرات التي وصلت في رحلة مبـاشرة الى القـاعدة الاسرائيلية «عصيون» في تشيكوسلوفاكيا وبعد تردد طويـل تقـرر استخـدام القاذفات القديمة ضد العدو وهي في طريقها الى «البلاد»، وكـانت النيـة تتجـه نحـو قصف القـاهـرة من علو شاهق ولكن عنـدما تبين بأن الطائـرات تفتقـر الى أجهـزة اوكسجين فقد تقرر وضع أجهزة اوكسجين في احدى الطائـرات وارسـالهـا نحـو العـاصمة المصرية وكلفت الطائرتان الاخريان بمهمات اخـرى، وبتاريخ ١٤ تموز ١٩٤٨ توجهت الطائرات الى طريقها، وكل واحدة تحمل بداخلهـا حوالي طنـين من القنـابـل، وكـان طاقم الطائرة التي اتجهت الى القاهرة مؤلفـا من: ري كورتس، ووليـام كاتس، وجـوني غروس، وهـاري نحمان، وميرفين بريس، وايب اكسلرود ودين البـرخت، وكـان قائد الطائرة الطيار ري كورتس، وهو متـطوع يهـودي امـريكي كان قد عمـل في طائرات اخرى في فلسطين (قتل في عام ١٩٥١، اثناء نقل طائرة موسكيتو الى اسرائيل).

بتـاريـخ ١٧ حزيـران وصلت الى تشيكوسلوفاكيا من الولايات المتحدة ثلاث طائـرات بي ١٧ملم ولم يعـرف أحد ماذا سيفعل بها فعرض كورتس بصفته قائد سرب بي ١٧ في الحـرب العـالميـة الثـانيـة خدماته على «الدولة اليهودية»، وبقيت الطائرات ثلاثة أسابيع بدون استعمال وبعدها تقرر تعيين طاقم لصيانتها تمهيدا لاستعمـالهـا في المستقبـل، وعنـدما كان كورتس في ثاني رحلة له الى اسرائيل على متن طائرة كونستيلشن طلب منه القادة الاسرائيليون أن يتولى قيادة طائرة بي ١٧.

لقـد التقى كورتس بجبهـات اسرائيلية مختلفة، وتم تكليفه بتحضير طائرات بي ١٧ للاعمـال الحربية، خلال خمسة أيام، وواجه كورتس صعابا جمة ونجح في

المهمـة، وفي السـاعـة العـاشرة صبـاحـا حسب توقيت تشيكـوسلوفـاكيا، أقلعت الطائـرات الثلاثة وكانت الاولى بقيادة كورتس، كطيار رئيس ووليم كاتس (كتسير) كطيـار مساعد ووجهتها القاهرة، وكانت الطائرة الثانية بقيادة ساهر كطيار رئيس وديستي كمحي كطيـار مساعد، ووجهتها غزة، وكانت الطائرة الثالثة بقيادة روعي كطيار رئيس وتيمان كمساعد طيار ووجهتها العريش.

لقـد واجهت الطائـرة الاولى مصـاعب كثيرة، وحلقت الطائرات الثلاث بشكل حر الى أن ـ واجهت أحـوالا جويـة سيئة فوق جبال الألب، وعندئذ تفرقت وعادت للاجتمـاع معـا فوق يوغسـلافيا وواصلت سفرها الى جزيرة كريت ولم تطلق عليها النـار الا عندما دخلت الاجواء الالبانية، وبعد ذلك توغلت في أجواء شمال افريقيا واتجهت نحـو القـاهـرة، ووصلت الى الهـدف في السـاعـة٢١ر٣٣ حسب توقيت القـاهـرة، وعثـرت عليـه في السـاعـة ٢١ر٤٠ حسب توقيت القـاهـرة وبـدأت في الانخفـاض، وكانت شوارع القاهرة مضاءة إضاءة كاملة، وسكانها غير مستعدين للقصف وكـان المـطار مضـاء أثناء القصف ويبدو أنه كان ينتظر وصول طائرة ما للهبـوط فيـه، لقد ألقت الطائرات حوالي طنين من القنابل بالقرب من قصر عابدين الذي يملكـه الملك فاروق، وفوجىء المصريون وأدركوا بأن الاسرائيليين قادرون على الوصول الى عاصمتهم وقصفها.

قصف عمان..

بتـاريـخ ٢ حزيران ١٩٤٨، قصفت لأول مرة عاصمة عربية من قبل سلاح الجـو الاسرائيـلي الحـديث العهد ووقع القصف ليلة ٢ ـ ٣ حزيران لانه كان من المقـرر أن يعقـد في صباح اليوم التالي في عمان مجلس الجامعة العربية للبحث في مواصلة الحرب ضد اسرائيل، وقرر سلاح الجو الاسرائيلي اظهار باعه الطويل على الرغم من حداثة عهده، واشتركت في القصف ٣ طائرات من طراز رابيد.

وتحدث الطيار اوري عن قصف عمان فقال:

لقـد عدت مسـاء ذلك اليـوم من سدوم منهكـا وتواقا للراحة ولكن الضابط المنـاوب أبلغني بأنني سأشتـرك في عملية على جانب كبير من الاهمية ولم أتحمس لذلك، ولكن الضابط المناوب أضاف: «لو علمت الى أين ستوفد لتمنيت الاشتراك في هذه العمليـة، وكـل ما استطيع قوله لك أن ثلاث طائرات ستشترك في العملية، اما

بقية التفاصيل فسوف تستمع اليها بعد دقائق في غرفة التعليمات.

وأضاف «دخلت الغرفة ووجدت هناك طاقم طائرتي وكانت صور وخرائط معلقة على الجدران ولم يكن أحد يعلم ما هو هدف الرحلة الجوية، وكانت السرية التامة تسود الغرفة وانتظر الجميع وصول الضابط المسؤول بفارغ الصبر، وعندما جاء أبلغنا بأن عمان هي هدف العملية وأشار الى الاهداف التي ستهاجمها الطائرات.

انطلقت الطائرات ووصلت الى الاجواء الاردنية وبعد عشر دقائق وصلت الى الهدف والقت قنابلها وكان الهجوم ناجحا.

وفي اليوم التالي حذرت بريطانيا اسرائيل بأنها اذا كررت هجومها على عمان، فانها سوف تستخدم طائرات سلاح الجو البريطاني ضد اسرائيل وفي أعقاب هذا التحذير لم تتعرض عمان للقصف، أبان حرب ١٩٤٨ مرة اخرى.

طيارون في الاسر .....

خلال حرب عام ١٩٤٨ وقع عدد من الطيارين ورجال الطواقم الجوية الاسرائيلية في الاسر المصري، وكان الحادث الاول الذي وقع فيه طيارون في الاسر، وقع اثناء نقل طائرات نوردسمان من ايطاليا الى اسرائيل، فقد توجهت احدى الطائرات وكانت بقيادة طيارين متطوعين هما روبرت فاين ووليم ملفين من ايطاليا في طريقها الى تل أبيب وتوقفت في رودس للتزود بالوقود وبعد ذلك اقتربت من منطقة الساحل الاسرائيلي، ولكنها وجدت صعوبة في تحديد مكان تل أبيب، وشاهدت مدرجا مضاء واعتقدت بأنه تابع لمطار دوف القريب من تل أبيب، وعندما هبطت احاط بها الجنود العرب من كل جانب ووقع افرادها في الاسر المصري، واتضح بأنها هبطت في مطار غزة.

ووقع الحادث الثاني في يوم ١٤ آب ١٩٤٨، عندما توجه الطيار بلتئيل للقيام بطلعة تصويرية في النقب وانضم اليه مصور قديم وهو مونتي غولدبرغ، وفي البداية التقطا صورا بالقرب من البحر الميت وبعد ذلك اتجها الى منطقة غزة، وهناك اطلقت عليهما النيران من الاسلحة المضادة للطائرات وعادت الطائرة قبل انتهاء مهمتها وفي الجولة الثانية اصيبت الطائرة واضطر بلتئيل الى الهبوط هبوطا اضطراريا في مخيم للبدو الذين هبطوا نحوهم فقام بلتئيل باشعال النار بطائرته

ـل وقوعه في أسر البدو، ونقل الى القاهرة ومعه مساعده، وهناك اعترفا بأنهما من المتطوعين الاجانب في سلاح الجو الاسرائيلي.

ووقع الحادث الثالث بتاريخ ١٧ تموز عندما اضطر الطيار بوي سبنسر الى الهبـوط بطائـرته من طراز اروباخ هبوطا اضطراريا بينما كان في طريقه الى سدوم وكـان سبنسر متـطوعـا مسيحيـا من كنـدا، وصل الى «البلاد» وكان في الطائرة ٧ ركاب وخلال دقائق هوجموا من قبل جمهور عربي وقتلوا جميعا.

قيادة سلاح الجو الاسرائيلي في حرب ١٩٤٨

القائد	اهارون ريميز .
نائب القائد	هايمان شمير .
ضابط العمليات	دوف يهودا (متطوع أجنبي) ودان تولكوفسكي.
ضابط استخبارات	نتان كوهن .
ضابط القوى البشرية	موشه هورفيتس ودافيد كورن.
ضابط التدريب	داني شمشوني .
ضابط المستودعات	اسحق ليفي .
الامداد الفني	يهودا هولوفيش .
المشتريات	يهوشواع ليفي.
الصيانة	يهودا رابين.
البنـــاء	اليعازر بودنكين.

الطيار زهارا ليفيتوف ...

خلال حرب عام ١٩٤٨، شاركت الطيار الشابة زهارا ليفيتوف في العمليات الحربية المختلفة.

ولدت زهارا في تل أبيب عام ١٩٢٧ وبعد تخرجها من المدرسة الثانوية انضمت الى البلماح واشتركت في عملية ليلة الجسور مع الفريق الذي توجه لنسف جسر الزيب واصيبت في تلك العملية بعينيها من جراء وقوع انفجار.

وبعد فترة طويلة من العلاج عادت الى وحدتها ووقع لها حادث آخر، فقد قتل صديقها الذي ينوي الزواج منها، من جراء انفجار نبلة يدوية، وأوفدت زهارا الى الولايات المتحدة، في اجازة دراسية، وعندما نشبت الاحداث الدامية في عام ١٩٤٧ غادرت مقاعد الدراسة ورشحت نفسها للاشتراك في دورة طيران في كاليفورنيا، وكانت الفتاة الوحيدة التي ووفق على اشتراكها في الدورة، وبعد عودتها الى فلسطين انضمت الى الاسراب المقاتلة وقتلت في حادث طائرة وقع في ٣ آب ١٩٤٨، وقتل معها الطيار عمانوئيل روتشتاين عندما تحطمت طائرتهما قرب مطار القدس.

أهارون ريمز: القائد الاول لسلاح الجو ابان حرب ٤٨

أهارون ريمز قائد سلاح الجو ابان حرب ١٩٤٨، هو من مواليد فلسطين، ولد في عام ١٩١٩ وهو نجل دافيد ريميز احد قادة اليهود في فلسطين.

انضم الى الهاغناه في عام ١٩٣٦ وجند في سلاح الجو البريطاني في عام ١٩٤٢، وبعد عام حصل على شهادة طيار حربي واشترك في المعارك الجوية التي دارت في اوروبا، ابان الحرب العالمية الثانية وبعد تسريحه من سلاح الجو البريطاني في عام ١٩٤٧ عاد الى «البلاد»، وانضم الى قيادة الهاغاناه وطلب منه، وضع خطة لتأسيس القوة الجوية «للدولة اليهودية» المرتقبة، وعند تأسيس القوة الجوية عين ريميز ضابط عمليات فيها، وبعد فترة وجيزة اصبح رئيس اركان القوة الجوية وبعد اعلان قيام «الدولة» عين قائدا لسلاح الجو برتبة عميد، ويعتبر ريميز

من مؤسسي سلاح الجو وكان من دعاة استقلال السلاح عن الجيش الاسرائيلي ولكن هيئة اركان الجيش الاسرائيلي رفضت دعوته واضطر بعد حرب عام ١٩٤٨، الى الاستقالة من قيادة سلاح الجو.

بطل اسرائيل ...

من بين ١٢ جنديا اسرائيليا حصلوا بعد حرب عام ١٩٤٨ على أعلى وسام اسرائيلي وهو وسام بطل اسرائيل، وكان أحد رجال سلاح الجو الاسرائيلي ويدعى تسفي زيبل الذي حصل على الوسام بعد موته.

ولد تسفي بتل أبيب في عام ١٩٢٥، وعند بلوغه سن الثامنة عشرة تجند في البالماح وبعد فترة قصيرة التحق بالفرع الجوي التابع للبلماح، واجتاز دورة طيران وكان من اوائل الطيارين الذين خدموا في سلاح الجو، وقاد طائرات خفيفة في مهمات مختلفة.

لقد قام بعمله البطولي في مستعمرة بن شيمن التي تلقى فيها دراسته في مقتبل العمر فقد أقلع من مطار دوف حاملا بطائرته الخفيفة ذخيرة ومواد تموينية للمستعمرة المحاصرة وعلى الرغم من المعركة العنيفة التي كانت دائرة بالقرب من المستعمرة فقد جازف وهبط في منطقة مكشوفة، لنيران العدو، وامتنع المدافعون اليهود في البداية من الخروج من مواقعهم وقام تسفي بنفسه بحمل صناديق الذخيرة والمواد التموينية من الطائرة الى بيوت المستعمرة.

وأخذ يشجع الرجال على تحميل اكياس من الرمل فوق عربة تراكتور ووضعها كحاجز بين الطائرة والقناصة العرب وخلال اقامة الحاجز الرملي كان تسفي ينقل المعدات التي حملها بطائرته وبعد الانتهاء من عمله، أدار محرك الطائرة وأقلع عائدا الى قاعدته واصيبت طائرته بعدد كبير من العيارات النارية، وقتل تسفي زيبل وهو في الثالثة والعشرين من العمر في أواخر حرب عام ١٩٤٨ وذلك في اشتباك مع طائرات مصرية حيث اسقطت طائرته وقتل.

أفراد الطواقم الجوية الذين سقطوا في حرب ٤٨

اسفـرت حرب عام ١٩٤٨ عن مقتـل ٣١ شخصـا من الطيـارين وأفـراد الطواقم الجوية.

لقد كان من بين المتطوعين الذين تدفقوا على «البلاد» من اماكن مختلفة من العـالم لمسـاعـدة «الدولة اليهودية» في كفاحها من أجل وجودها عدد كبير من غير اليهـود وضحـوا بحيـاتهم من أجـل استقـلال اسرائيل، وكانوا جميعا من طياري الحـرب العالمية الثانية، واشتهر بعضهم كطيارين ممتازين، وتفوقوا وسجلوا ارقاما قياسية في اسقاط الطائرات المعادية.

خلال حرب عام ١٩٤٨ وقـعـت حوادث عديـدة في الطائـرات الاسرائيليـة وبعض هؤلاء الطيـارين قتلوا في حوادث وقعت في اسرائيـل والخـارج عندما كانوا يقومون بنقل الطائرات الى اسرائيل.

وفيما يلي اسماء القتلى :

مودي الون	ايدي كوهن	ستانلي اندريوس
ليونارد ـ يهودا كوهن	فريدريك بارليغ جورج	زهارا ليفيتوف
دائيل بوكشتاين	الفين ليفين	ليسلي بلوخ
يهودا ليتمان	أمنون بيرمان	رالف موستر
كينغ جلين	ماتي سوكينبك	وليام غارسون
فيرد ستيفنسون	اوليفر هولتون	اندرو سبنسر بويد
روبرت غيكمان لستر	سام فومرنس	تسفي زيبل
لين بيتشام	م. كميل	زئيف كنتور
اهارون روزنباوم موشه	يعقوب روتمان	عمانوئيل روتشتاين
دوف شوغرمان	يريف شاينبويم	دافيد شبرينسك

شلومو شمير: قائد سلاح الجو الاسرائيلي خلال الفترة الواقعة بين كانون الاول ١٩٥٠ وحتى آب عام ١٩٥١

عمل شلومو شمير قائداً لسلاح الجو الاسرائيلي لمدة لا تزيد على ثمانية أشهر.

ولد في روسيا عام ١٩١٥ وهاجر الى فلسطين مع اسرته وهو في سن العاشرة، وانضم الى الهاغناه وعمل في الصناعة العسكرية وكان من بين القادة الاوائل لسرايا الميدان وتولى تنظيم وقيادة السرية التي اقامت السياج الشمالي في الجليل الاعلى، وقاد قوات الهاغاناه التي قامت بعمليات انتقامية مختلفة.

في عام ١٩٤٠ اشترك في اول دورة طيران تنظمها شركة افيرون، وفي أول نيسان تخرج كطيار وسجل بضع عشرات من ساعات الطيران، وفي ذلك العام تطوع في الجيش البريطاني وخدم فيه حوالي ست سنوات ووصل فيه الى رتبة ميجر، وبعد ذلك عينه بن غوريون بمنصب قائد جميع الجنود اليهود العاملين في الجيش البريطاني، وبعد تسريحه من الجيش البريطاني حل محل يعقوب دوري بمنصب رئيس بعثة الهاغناه في الولايات المتحدة وعمل خلال منصبه هذا على تجنيد عدد كبير من اليهود من بينهم ايل شويمر والكولونيل دافيد (ميكي) ماركوس، وبعد عودته الى «البلاد» في بداية عام ١٩٤٨ قام بتنظيم اللواء السابع وقاد اللواء في معارك اللطرون وطريق القدس، وبعد ذلك أصبح قائدا للجبهة «ب» الممتدة من بيتح تكفا وحتى وادي عارة، وفي عام ١٩٤٩ عين قائدا لسلاح البحرية الاسرائيلي، وفي شهر كانون الاول ١٩٥٠ عين قائدا لسلاح الجو، واضطر بعد ثمانية أشهر الى التخلي عن منصبه بسبب المرض وتم تسريحه من الجيش الاسرائيلي في عام ١٩٥٢.

قصف الحمة ...

كانت المرة الاولى التي استخدم فيها سلاح الجو في عملية حربية واسعة بعد حرب عام ١٩٤٨ بتاريخ ٥ نيسان ١٩٥١ في هجوم على المواقع السورية في الحمة.

لقد كانت الحمة بموجب اتفاقية الهدنة منطقة منزوعة السلاح وسمحت الاتفاقية بدخول عدد من رجال الشرطة الاسرائيليين الى المنطقة ولكن السوريين

استولوا على الحمة وعلى السهل الممتد في ملتقى الحدود بين سوريا واسرائيل والاردن، وعندما توجهت قوة من الشرطة الاسرائيلية الى المنطقة وقعت في كمين سوري وقتل سبعة من رجال الشرطة وتقرر الرد بسرعة، وكان سلاح الجو هو الوسيلة الوحيدة لدى هيئة اركان الجيش الاسرائيلي لتنفيذ هذه العملية.

وتحدث الرائد مئير روف قائد سرب طائرات موستانغ عن العملية فقال:

استدعيت من قبل المقدم زئيف كارمي للتوجه الى قيادة سلاح الجو في الناصرة، وفوجئت في غرفة العمليات عندما التقيت رئيس الاركان يجائيل يدين، وقائد المنطقة الشمالية يوسف بيدار وقيل لنا أنه تقرر الرد في نفس اليوم على قتل رجال الشرطة، ومهاجمة مواقع سورية في منطقة الحمة، وسأل يدين حول مدى استعداد الطيارين للقيام بالعملية وما هي معنوياتهم فأجبته بأن المعنويات عالية، والطيارين متشوقون للحرب ولكنهم غير متعطشين للدماء.

لقد اختبرت أهداف العملية وكانت عبارة عن احد مراكز الشرطة ومعسكر محاذ لمركز الشرطة، وأحد الفنادق، وتقرر تنفيذ الهجوم في ساعات بعد الظهر عندما تكون الشمس مائلة نحو الغرب بحيث تؤثر اشعتها على السوريين.

لقد كان واضحا بأن الدخول الى المنطقة الواقعة بين جبال الجولان وجبال جلعاد سيكون صعبا وكان السؤال هو هل سيتم الهجوم، خلال تحليق الطائرات على ارتفاع منخفض ام خلال الهبوط من العلو الشاهق، والقاء القنابل على الاهداف، وأخيرا قرر المقدم كارمي أن يتم الهجوم من علو شاهق، بوساطة طائرات سبيت فاير وموستانغ.

لقد اشتركت في الهجوم ٤ طائرات سبيت فاير و٤ طائرات موستانغ، وقاد طائرات سبيت فاير قائد السرب مناحم بار.

وبالاضافة الى الطائرات المهاجمة فقد أقلعت طائرة هارفارد لتشكل مركز اتصالات جوي بين الطائرات المهاجمة والقيادة الارضية، وكان قائد طائرة هارفارد بنيامين بيليد وكان المسؤول عن أجهزة الاتصالات في الطائرة بول كيدر.

لقد استغرقت العملية حوالي ربع ساعة، وفي مستهلها اغارت طائرات سبيت فاير وقصفت مركز الشرطة ولم تكن الخسائر فيه جسيمة، وبعد ذلك جاءت طائرات موستانغ وقصفت المعسكر السوري واشعلت فيه النار وأطلق السوريون

النـار على الطائـرات ولكنهـا كانت نيران هزيلة، وغـير دقيقـة، ولم تقلع الطائـرات السـوريـة لملاقـاة الطائرات الاسرائيلية، وهكذا انتهت اول عملية يقوم بها سلاح الجو الاسرائيلي بعد حرب عام ١٩٤٨.

حاييم لاسكوف :قائد سلاح الجو الاسرائيلي من شهر آب ٥١ وحتى حزيران ٥٣

استـدعي حاييم لاسكـوف في آب عام ١٩٥١ لتـولي قيـادة سلاح الجـو الاسرائيلي وكان يرغب في الاشتراك في دورة طيران ولكن هذه الرغبة لم تتحقق.

ولد لاسكوف في روسيا عام ١٩١٩ وهاجر الى فلسطين وهو في السادسة من العمر وبعد بضع سنوات من وصوله قتل والده في حيفا على أيدي العرب.

انضم الى الهـاغنـاه وخـدم في سرايـا الليـل التابعة لوينغيت وفي ربيع عام ١٩٤٠ انضم الى الجيش البـريـطاني ووصـل الى رتبـة ميجـر وبعـد عودته كلف بتنـظيم اجهـزة التـدريب التـابعة للهاغناه، وقام باعداد دورة ضباط وخلال حرب ١٩٤٨ تولى قيـادة الكتيبـة المـدرعـة الاولى في الجيش الاسرائيلي، وبعد ذلك قاد اللواء الســابع، تولى قيادة سلاح الجو الاسرائيلي لمدة عامين وبعدها عين بمنصب رئيس شعبـة العمليـات ونائب رئيس الاركان وعشية حرب عام ١٩٥٦ تولى قيادة الدروع وعـين بعـد حرب ١٩٥٦ بمنصب قائـد المنـطقـة الجنـوبية، وعين في اول كانون الثاني ١٩٥٨ بمنصب رئيس اركان الجيش الاسرائيلي.

دان تولكوفسكي: قائد سلاح الجو الاسرائيلي خلال الفترة ما بين حزيران ١٩٥٣ وتموز ١٩٥٨

ولد في فلسـطين عام ١٩٢١ وعنـد نشـوب الحـرب العـالميـة الثانية كان في بريـطانيـا يدرس الهندسة، وفي عام ١٩٤٢ تطوع في سلاح الجو البريطاني، وبعد اجتيـاز دورة طيران في جنـوب افـريقيـا، حصـل على شهـادة طيـار مقاتل، وكان تولكوفسكي اول قائد لسلاح الجو الاسرائيلي خاض معارك جوية في الحرب العالمية الثانية وقاتل بطائرته من طراز سبيت فاير في أجواء اليونان وايطاليا وفرنسا، وكان

لخدمته في سلاح الجو الصحراوي البريطاني اكبر الاثر على نظرياته الاستراتيجية، وكان ذلك السلاح مثله الاعلى في اشياء كثيرة ابتداء من تقدير الاسناد للقوات الارضية، وانتهاء بقدرته على القيام بمهام عديدة كالتصوير الجوي وغيرها.

قبل اعلان قيام «دولة اسرائيل» بيومين، قاد تولكوفسكي الى اسرائيل احدى الطائرات التي ابتاعها لسلاح الجو الاسرائيلي، وخلال هبوطه في رودس اعتقل وصودرت طائرته.

لقد خدم في سلاح الجو الاسرائيلي في البداية بمناسبة ادارية وتدريبية وتنفيذية، وفي عام ١٩٥١ عين بمنصب رئيس اركان سلاح الجو وفي عام ١٩٥٣ عين كقائد للسلاح.

في عهده تعاظمت قوة سلاح الجو ووصلت الى «البلاد» الدفعة الاولى من الطائرات النفاثة، وأجهزة الرادار الحديثة وكان تولكوفسكي قائدا لسلاح الجو الاسرائيلي ابان حرب عام ١٩٥٦، واعتزل منصبه في عام ١٩٥٨ وسرح من الجيش الاسرائيلي في عام ١٩٥٩.

في أعقاب السفينة بات جليم ...

في شهر أيلول ١٩٥٤ قررت اسرائيل ارسال سفينة اختبار لقناة السويس.

لقد اغلق المصريون قناة السويس في وجه الملاحة الاسرائيلية، بينما ادعت اسرائيل بأن لها الحق في مرور سفنها عبر القناة بموجب معاهدة القسطنطينية.

بعد توقيع الاتفاق المصري ـ البريطاني حول اخلاء القوات البريطانية من مصر، تصلبت مصر في موقفها، فقررت اسرائيل ارسال السفينة بات جليم الى قناة السويس لاختبار رد الفعل المصري، وتوجهت السفينة بات جليم وحمولتها ٥٠٠ طن من ميناء مصوع في ارتيريا، وعلى ظهرها كميات من اللحوم والاخشاب والجلود، وبتاريخ ٢٨ أيلول انقطع الاتصال مع السفينة واختفت آثارها ولم يكن واضحا ما اذا كانت قد وصلت الى المدخل الجنوبي لقناة السويس أم وقع لها حادث فتقرر ارسال طائرة بي ١٧ الى البحر الاحمر للبحث عن السفينة بقيادة المقدم موشه كنير.

لقد اقتربت الطائرة من شاطىء البحر الاحمر وحلقت على ارتفاع منخفض لتتمكن من التعرف على السفينة من بين عشرات السفن الموجودة هناك، وبعد ذلك توجهت الى ميناء شرم الشيخ الذي كان بحوزة المصريين آنذاك، وعثرت على السفينة الاسرائيلية في ميناء شرم الشيخ، وعادت لتبلغ القيادة الاسرائيلية بذلك.

لقد واصلت السفينة بات جليم سفرها من شرم الشيخ واحتجزتها السلطات المصرية في المدخل الجنوبي لقناة السويس، ووجهت لافراد طاقمها تهما ملفقة من بينها قتل صيادين مصريين لكن التحقيق الذي قام به مراقبو الامم المتحدة برأ طاقم السفينة من هذه التهمة وأصدر مجلس الامن قرارا يقضي بالافراج فورا عن السفينة الاسرائيلية وطاقمها ولكن مصر احتجزت السفينة حتى اول كانون الثاني عام ١٩٥٥.

غارات في عمق أراضي «العدو» ...

لقد قام سلاح الجو الاسرائيلي بعمليات سرية عديدة لم يكشف النقاب عنها ارسلت فيها طائرات اسرائيلية الى عمق أراضي الدول العربية للقيام بمهمات التصوير، وكانت الصور الجوية احد المصادر الاستخبارية الهامة بالنسبة لسلاح الجو والجيش الاسرائيلي بأسره ومن بين هذه المهمات حصول اسرائيل على معلومات مؤكدة، حول وصول اسلحة روسية الى مصر، وجاءت هذه المعلومات بوساطة تصوير جوي قامت به الطائرات الاسرائيلية في عام ١٩٥٥، في منطقة الاسكندرية.

لقد وصلت الطائرات الاسرائيلية الى أماكن نائية في الدول العربية، وحلقت على طول نهر النيل ووصلت الى العراق شرقا ووصلت الى اليمن، واستغرقت الرحلات الجوية ساعات طويلة وتمت جميعها بوساطة طائرات عادية، من طراز هارفارد وطائرات اخرى من طراز بي ١٧، وأخيرا تقرر اسناد مهمات التصوير لوحدة صغيرة من طائرات موسكيتو المزودة بخزانات وقود اضافية لتتمكن من مضاعفة مداها والوصول الى أهداف بعيدة.

سجناء القضية « فضيحة لافون » ...

لم يعلم الطيـارون الذين اوفـدوا في مهمــة تصويرية في منطقة سيبا الواقعة على الحدود المصرية ـ الليبية، بأن هذه المهمة لها علاقة بسجناء «القضية».

لقـد كان ذلك في عام ١٩٥٥ وكـان سجنـاء القضيـة يمضـون عقوبتهم في السجن المصري سيبـا، وكانت قد طرحت مقترحات مختلفة لانقاذ السجناء اليهود من السجن، ولكن العمليـة لم تقـر من قبـل القيـادة السياسية الاسرائيلية، ولكن قوات مختلفـة بدأت انذاك بتدريبات خاصة استعدادا لاقرار العملية، وكلف سرب طائرات موسكيتو بالقيام بالتصوير الجوي، دون أن يعلم الطيارون سبب رحلتهم.

وتحدث الملاح الجوي اليشاع جلئون عن تلك العملية فقال:

لقد كان ذلك بتاريخ ٢٩ تموز عام ١٩٥٥ وتلقينا تعليمات وعلمنا بأن قلائل في سلاح الجـو يعلمـون بأمر هذه الرحلات الجوية البعيدة المدى، وأقلعنا باتجاه الغـرب ووصلنا فوق البحر المتوسط الى علو قدره ٢٠ الف قدم، وبعد فترة وجيزة، وصلنـا الى علو قدره ـ ٣٠ الف قدم، وكـانت الريـاح أقوى من التنبؤات الجوية، ووصلنـا الى مرسى مطروح ومنهـا الى سيبـا بالقرب من الحدود الليبية ـ المصرية، وأمضت الطائـرات الاسرائيليـة ٢٠ دقيقـة بدون أن تتعرض لاي ازعاج والتقطت صورا عديدة، وعادت ادراجها الى اسرائيل.

لقـد استغـرقت الرحلة خمس ساعـات وبعد عودة الطائرات كان بانتظارها قائد سلاح الجو دان تولكوفسكي حيث قام بنفسه بالتحقيق مع الطيارين.

لقـد تحـدث جلئـون عن رحلة هامة أخرى جرت عشية حرب سيناء ١٩٥٦ التي اكتشف فيهـا سلاح الجـو الاسرائيلي، وجود قاذفات اليوشن في مصر، وقال: لم نكن نعلم أين تجثم طائـرات «اليوشن ٢٨» في مصر، وكان من الضروري معرفة مكـان وجـودها بسبب المخاوف الاسرائيلية الكبيرة منها، وتوجهنا الى طريقنا بدون أن نعلم بأن حربا ستنشب بعد ثلاثة أيام فقط.

وأذكـر أن الطائـرة التي أقلعنـا بهـا كانت تحمـل رقم ٣٢ وبقيادة الطيار زئيف تابـور، وكنت ملاحا جويا معه، وصدرت الينا الاوامر بالتحليق تجاه الاقصر، وكـانت تلك اول مهمـة جويـة في تلك المنطقة، واستغرقت الرحلة ٤ ساعات وحملنا

معنا منظارا، وعند وصولنا الى الاقصر اكتشفنا المطار وشاهدنا القاذفات الحديثة، اليوشن ٢٨ تجثم فيه، وعند عودتنا ومعنا النبأ السار ابتهجت له استخبارات سلاح الجو الاسرائيلي وبالفعل وخلال حرب سيناء ١٩٥٦ - توجهت الطائرات الفرنسية المقاتلة من مطار اللد الى الاقصر ودمرت الطائرات المصرية.

عمليـة يركون ....

في صيف عام ١٩٥٥ نفذت سرا احدى العمليات الاستخبارية التي ساهمت كثيرا في نجاح اللواء التاسع الذي احتل شرم الشيخ في حرب سيناء ١٩٥٦، ففي عملية سرية اطلق عليها اسم «يركون» اوفد خمسة ضباط ورقيب الى عمق الاراضي المصرية لتفقد الطريق في جنوب سيناء وتحديد المناطق التي يمكن السير فيها.

لقد تمت العملية بعد أن وسعت مصر نطاق الحصار المفروض على الملاحة الاسرائيلية في مضائق تيران، وعلى المواصلات الجوية في أجواء المنطقة وقد الحق هذا الاجراء المصري ضررا كبيرا باسرائيل التي بدأت انذاك باقامة علاقات متينة مع دول القارة الافريقية، وفي ذلك الوقت بدأ الجيش الاسرائيلي بوضع مخططات لعملية واسعة اطلق عليها اسم «عومر» تهدف الى احتلال شرم الشيخ، وكان واضحا بأنه من غير الممكن تنفيذ هذه العملية، بدون الحصول على معلومات كافية حول الطرق المؤدية الى شرم الشيخ.

لقد كان قائد العملية الاستطلاعية آشر ليفي وكان نائبه عمانوئيل شكيد، وكانت الخطة تقضي بانزال افراد مجموعة الاستطلاع من البحر في منطقة دهب ومنها عليهم القيام بالاستطلاع لايام معدودة، وبعد ذلك كان يتوجب عليهم التوجه الى البحر لاخلائهم من هناك.

قبل توجه أفراد المجموعة الى المهمة توجهت طائرة من طراز بايبر وبها أحد افراد المجموعة للتعرف على الاماكن التي تستطيع الطائرات الهبوط فيها اذا دعت الحاجة الى ارسال طائرات لانقاذهم.

لقد زودت طائرة البايبر بخزان واحد من الوقود يكفي لرحلة تستغرق ٤ ساعات فقط، واتضح خلال الرحلة الجوية أن هناك مشكلة أخرى وهي مشكلة الحرارة المرتفعة في سيناء، التي بلغت انذاك ٤٠ درجة مئوية، وخلال دقائق

أصبحت الطائرة في حالة غليان، واصبح من المشكوك فيه ان تستطيع العودة الى قاعدتها.

بتاريخ ٩ حزيران انطلقت مجموعة الاستطلاع وانزل أفرادها من البحر جنوبي دهب وكان مقررا حسب الخطة أن تقيم طائرة داكوتا اتصالا لاسلكيا مع أفراد المجموعة في مواعيد محددة ولكن هذا الاتصال لم يتم بسبب التأخر في النزول الى الشاطىء وبدأت طائرة داكوتا عملها خلال الرحلة الاستطلاعية وانزلت خزانات مياه في عبوات خاصة، ولكن ثلاثة خزانات تحطمت فور نزولها الى الارض، ولم يصل الى أفراد المجموعة سوى خزان واحد، وتم تكليف افراد المجموعة بالبحث عن الخزانات المحطمة ودفنها في التراب.

في تلك الفترة لم يصل الى القيادة الاسرائيلية النبأ الذي ذكر بأن مجموعة من الجنود السودانيين أبلغت عن بدوي حدثها عن نزول جنود اسرائيليين من الشاطىء وتلقت المجموعة السودانية امراً بالبحث عن الاسرائيليين، ودار نقاش في القيادة الاسرائيلية حول ما اذا كان من الضروري التخلي عن العملية وارسال طائرات لانقاذ الجنود، ام الاستمرار في العملية، وقد خشي رئيس الاركان موشه ديان أن تسقط طائرة بايبر في سيناء وتؤدي الى وقوع مشكلة سياسية اما حاييم بارليف المخطط لعملية «عومر» فقد كانت وجهة نظره تقضي بضرورة ارسال الطائرات لانقاذ افراد المجموعة.

وفعلا تم انقاذ افراد المجموعة وحصل الطيارون الذين اشتركوا في المهمة على وسام تقدير من رئيس الاركان.

أ ـ أول معركة للطائرات النفاثة:

في اليوم الاول من أيلول عام ١٩٥٥ جرت في جنوب اسرائيل بمحاذاة حدود قطاع غزة اول معركة جوية بين طائرات نفاثة في أجواء الشرق الاوسط، وكان النصر فيها للطيارين الاسرائيليين.

في تلك الفترة اعتاد المصريون على القيام برحلات استطلاع وتصوير بالقرب من الحدود ـ الاسرائيلية، وقررت القيادة الاسرائيلية وضع حد لهذه الانتهاكات المصرية وسنحت الفرصة لذلك في الاول من أيلول، ففي صبيحة ذلك اليوم وردت

أنباء مفادها أن طائرات مصرية تقترب من الحدود وأرسلت لملاقاتها طائرات نفاثة من طراز ميتئور، وكان قائد السرب النقيب اهارون يوئيلي ومعه في طائرة اخرى يواشي تسيدون، وعند وصولهما الى جنوبي عسقلان، شاهد تسيدون طائرتين مصريتين من طراز فامبير تحلقان على بعد كيلو مترين من الطائرات الاسرائيلية، فقامت الطائرات الاسرائيلية بمهاجمة الطائرتين المصريتين واسقطتهما.

وعلى أثر ذلك أعلنت مصر سقوط طائرتين مصريتين اثناء اصطدامهما ببعضهما البعض.

ب ـ انقاذ من السعودية

في عصر يوم ٢ نيسان ١٩٥٤ دعي عدد من طياري طائرات بايبر لحضور حفل اقيم على شرف قائد السرب الجديد ولكنهم امروا بالخروج من الحفل والتوجه مع سبع طائرات بايبر في نفس الليلة نحو ايلات للاشتراك في عملية انقاذ فريدة من نوعها.

قبل ذلك بيومين اي بتاريخ ٣١ آذار توجهت سفينة سلاح البحرية الاسرائيلي «بارغيورا» للقيام بجولة على طول الشاطىء السعودي، وفي اليوم التالي تعرضت لعاصفة وتعطل محركها وجنحت واضطر جنودها الى النزول الى الشاطىء السعودي، وكانوا سبعة اشخاص بقيادة الرائد يعقوب ريتوف.

وقبل ذلك استطاع عامل اللاسلكي ابلاغ القيادة الاسرائيلية بامر نزول المجموعة الى الشاطىء السعودي، وبعدها تعطل جهاز اللاسلكي، وفي نفس اليوم توجهت سفينة انقاذ تابعة لسلاح البحرية الى المنطقة ولكنها فشلت في اكتشاف اي اثر للملاحين الاسرائيليين وعندها تقرر طلب العون من سلاح الجو الاسرائيلي.

لقد توجهت طائرات البايبر في نفس الليلة ولم تكن الرحلة الجوية سهلة، فقد كانت الاحوال الجوية سيئة والسماء ملبدة بالغيوم، فاضطرت الطائرة الى العودة والهبوط في بئر السبع.

وفي صبيحة اليوم التالي اقلعت الطائرات مرة اخرى الى ايلات ومنها حلقت فوق الشاطىء السعودي على ارتفاع منخفض واكتشف وجود السفينة والملاحين الاسرائيليين، وبالقرب منهم رست سفينة تابعة لحرس السواحل السعودي، ولم

يجرؤ الجنود السعوديون على الاقتراب من الملاحين الاسرائيليين، واوفدوا مبعوثا ومعه رسالة كتبت باللغة العربية تسأل: من انتم؟

وفي غضون ذلك هبطت طائرات البايبر وحملت الملاحين الاسرائيليين وبعدها وصلت طائرات موستانغ اسرائيلية وقامت باغراق حطام السفينة الاسرائيلية لازالة اي أثر لهذه العملية العفوية داخل الاراضي السعودية.

اكتشاف صواريخ س . أ . ٢ في مصر

ان أهم الصور الجوية التي التقطت في أراضي «العدو» تلك التي التقطت في عهد عيزر وايزمن كقائد لسلاح الجو الاسرائيلي، لقد كان وايزمن يعلم انه كان من الصعب الحصول من بن غوريون رئيس الوزراء ووزير الدفاع على موافقة للقيام بعمليات تصوير جوي في أراضي «العدو»، ولهذا فعندما توجه الى مكتب ليفي اشكول لايضاح ضرورة القيام بتغلغل في اجواء مصر حتى حلوان في جنوب القاهرة، كانت تسيطر عليه المخاوف، ولكن اشكول اقتنع بسهولة، ووافق على تغلغل الطائرات الاسرائيلية في الاجواء المصرية.

وتحدث وايزمن عن الاسباب التي جعلته يفكر بالقيام بالتصوير الجوي في مصر فقال: لقد تلقينا معلومات حول وجود صواريخ مضادة للطائرات من طراز س.أ. ٢ وكان واضحا لنا باننا لا نستطيع الاكتفاء بهذه المعلومات ويجب أن نتأكد منها بوساطة الصور الجوية، لقد افادت تلك المعلومات بأن الصواريخ مقامة في منطقة حلوان وأن الوصول اليها يتطلب جهدا كبيرا، لان سيناء كانت انذاك تحت سيطرة المصريين، ولان التصوير الكلي لم يكن متطورا، وعلى الرغم من ذلك فقد قررنا القيام بالتصوير في ساعات النهار وذلك بوساطة طائرتين من طراز فيتور تنطلقان من ايلات وعلى ارتفاع منخفض لتصلا الى دير سانتا كاترينا ومنه الى مصر، لتصور من على ارتفاع منخفض منطقة حلوان وتعودا عن طريق الدلتا وحددت العملية في الساعة الثامنة من صباح احد الايام.

ويقول وايزمن بأن ليفي اشكول طلب ان يرابط هو في موقع القيادة عند تنفيذ العملية، ووافقت على الطلب واطلعته على جميع مراحل العملية، وخلال العملية اكتشف المصريون وجود طائراتنا وأطلقوا نحوها طائراتهم، وأصبت بالتوتر

وانقـطع الاتصـال مع الطائـرات الاسرائيلية ولكنها عادت بعد فترة وجيزة بعد أن نفذت مهمتها بكاملها.

لقـد كانت الصور واضحة تماما واكتشفت وجود بطاريات صواريخ س.أ. ٢ وكانت أول صور جوية في تاريخ سلاح الجو تلتقط من على ارتفاع منخفض.

ياعيل فنكلشتاين ...

لقـد ترددت قيـادة سلاح الجـو الاسرائيـلي حول اشراك ياعيل فنكلشتاين ونساء غيرها من ـ العاملات في الطواقم الجوية، في حرب سيناء عام ١٩٥٦.

بالاضـافة الى ياعيل فقد كانت هناك طيارة أخرى في سلاح الجو الاسرائيلي هي رينااليفنسون التي قادت طائرات هارفارد وطائرات خفيفة مختلفة.

خلال العمليات الانتقامية اعتاد طيارو اسراب الطائرات الخفيفة على اجتياز خطوط الهدنة، وفي شهر نيسان عام ١٩٥٦ اتخذت هيئة اركان الجيش الاسرائيلي قرارا يقضي بمنـع رينـا وغـيرهـا من النسـاء من اجتيـاز الحدود بطائراتهن خلال العمليات الانتقامية، وكان هذا القرار يسري على جميع الطواقم الجوية، وفيما عدا رينا وياعيل فقد كان سرب طائرات النقل يضم امرأتين اخريين هما باتيا فيرونسكي واهاليا سيجال، وكانت في احد اسراب الطائرات الخفيفة طيارة اخرى هي روت بوكبوندر.

لم تكن ياعيـل تعلم بأوامـر هيئـة اركـان الجيش الاسرائيـلي ولهـذا فقـد استغـربت عنـدمـا لم يدرج اسمها ضمن اسماء الطيارين الذين تقرر أن يقلعوا بطائراتهم بعد الظهر.

وفي السـاعـة الثـانيـة بعـد الظهر عاد احد ضباط السرب من قيادة سلاح الجـو، ومعـه موافقة على ضم ياعيل الى الطاقم الجوي المتجه الى ممر المتلة، وعلى الفور انضمت الى الطائرة التي قادت التشكيل الاول وجلست بالقرب من قائد السرب.

ومن الجـديـر بالذكر أن ياعيل تخرجت من دورة الطيران الخامسة في شهر كانـون الاول عام ١٩٥١ وبينمـا كانت رينـا ليفنسـون تقود طائرات خفيفة، فقد كانت ياعيل تقود طائرات النقل واشتركت في انزال المظليين في الطور، وكانت ضمن الطاقم الذي حمل في يوم السبت ٣ تشرين الثاني رئيس الاركان موشه ديان ومدير

عام وزارة الدفــاع شمعون بيرس والشاعر نتان الترمان وغيرهم في أول رحلة جوية في سيناء بدون مرافقة اية طائرة مقاتلة.

ولقد سرحت ياعيل من الخدمة العسكرية في عام ١٩٦١ وهي حامل وأم لطفلة.

عيزر وايزمن .. قائد سلاح الجو الاسرائيلي خلال الفترة ما بين عام ١٩٥٨ ـ ١٩٦٦

جنــد عيزرا وايزمن في سلاح الجو البريطاني وهو في سن الثامنة عشرة وهو من مواليــد حيفــا عام ١٩٢٤، وقبــل خدمتــه في سلاح الجو البريطاني انضم الى الهــاغنــاه وبعــد خدمــة في سرية النقل في الصحراء الغربية ومصر ارسل الى دورة طيران في روديسيــا، وبعــد ذلك ارســل للخــدمــة في الهند، واثناء وجوده في اوروبا انضم الى منظمة ايتسل.

عشيــة حرب عام ١٩٤٨، كان من بين الطيــارين الاوائــل الذين جنــدوا في الخــدمــات الجــويــة الاسرائيليــة وعنــد نشــوب الحــرب كان يكثر من الطيران الى المستــوطنــات اليهــودية المحاصرة لنقل المعدات والرجال اليها وعين بعد ذلك قائدا لسرب النقب الذي عمل في اطار البلماح وبعد هجوم الجيوش العربية على فلسطين كان من بين أربعة طياري طائرات مسر شميت الذين هاجموا لاول مرة رتلا مصريا مدرعــاً بالقــرب من اشــدود، وفي آخر ايام الحرب اشترك في معركة جوية جرت في الجنوب واسقطت خلالها خمس طائرات بريطانية.

بعــد حرب عام ١٩٤٨ عين قائــداً لاول سرب مقاتل وبعد ذلك توجه في بعثة دراسيــة الى بريــطانيــا وبعــد عودته انشأ مدرسة القيادة والاركان التابعة لسلاح الجــو وعــين قائــدا لقــاعدة رمات دافيد كما تولى قيادة سرب حربي اخر في قاعدة حتسور وعمل في هذا المنصب خلال نشوب حرب سيناء ١٩٥٦.

في عام ١٩٥٨ بعــد أن أصبــح قائــدا لسرب جوي عين قائــدا لسلاح الجو الاسرائيــلي، بدلا من دان تولكــوفسكي، وظل بهذا المنصب ثمانية اعوام وفي عهده استــوعب الســلاح طائــرات ميراج وأصبحت جميــع أسراب الســلاح مؤلفــة من الطائــرات النفــاثــة، وبــدأ سلاح الجــو يقوم بدور في النشاطات الحربية وتعمقت نظرياته الهجومية وتطورت.

لقد واصل وايزمن مراقبة سلاح الجو الاسرائيلي عن كثب حتى بعد اعتزاله المنصب وتسليم القيادة لمردخاي هود في البداية قام بذلك خلال توليه منصب رئيس شعبة الاركان، وبعد ذلك خلال توليه في عام ١٩٧٧ منصب وزير الدفاع وخلال توليه منصب وزير الدفاع تلقى سلاح الجو الاسرائيلي طائرات ف ـ ١٦ وهوك آي وطائرات هليكوبتر من طراز كوبرا م.د ٥٠٠ واتخذ قرارا لانتاج الطائرة الاسرائيلية المقاتلة من طراز لافي.

مردخاي هود قائد سلاح الجو الاسرائيلي خلال الفترة ما بين عام ١٩٦٦ ـ ١٩٧٣

مردخاي هود هو قائد سلاح الجو ابان حرب حزيران وحرب الاستنزاف، وهو من مواليد دغانيا عام ١٩٢٦، وجند في الجيش البريطاني ابان الحرب العالمية الثانية، وهو في سن الثامنة عشرة وخدم في وحدة النقل التي الحقت بالفيلق اليهودي، وبعد تسريحه وخلال عمله في شؤون الهجرة اليهودية من اوروبا بايفاد من البلماح انضم الى دورة طيران في ايطاليا عام ١٩٤٧، وبعد ذلك اوفد للاشتراك في دورة قصيرة في تشيكوسلوفاكيا للتدرب على طائرات مسر شميت وبعد تلقي بضعة دروس طلب منه قيادة طائرة مقاتلة الى اسرائيل.

وكان واحدا من أربعة أشخاص تخرجوا من أول دورة طيران عقدت في آذار ١٩٤٩، برعاية سلاح الجو الاسرائيلي، وبعد عام اوفد الى بريطانيا كأول طيار اسرائيلي للتدرب على قيادة الطائرات النفاثة، وبعد ذلك قام بتدريب الطيارين الاسرائيليين على قيادة الطائرات النفاثة، وفي عام ١٩٥١ عين قائدا لسرب طائرات موستانغ وخلال حرب سيناء ١٩٥٦ تولى قيادة سرب طائرات اوراغان التي رافقت طائرات المظليين المتجهة الى ممر متلا، وفي عام ١٩٦١، عين رئيسا للشعبة الجوية في سلاح الجو وبعد خمس سنوات اي في نيسان ١٩٦٦، عين قائدا لسلاح الجو الاسرائيلي، وكان معظم عهده حافلا بالنشاطات الحربية والمعارك الجوية العديده، ابتداء بالمعارك الجوية التي وقعت فور تسلمه مهام منصبه وانتهاء بحرب الاستنزاف، وفي عهده استبدلت معظم المعدات الفرنسية بطائرات امريكية، كما استوعب السلاح الطائرة الاسرائيلية من طراز «نيشر» وهي الطراز الاول لطائرات كفير.

اعتــزل هود مهــام منصبــه في عام ١٩٧٣، بعد ٧ سنوات من قيادة سلاح الجــو الاسرائيلي وخلال حرب اكتوبر عمل كمستشار جوي لقائد المنطقة الشمالية ونقل بعد ذلك الى القيادة الجنوبية.

بيان قائد سلاح الجو العميد مردخاي هود المتعلق بمعركة حزيران ١٩٦٧

عاجل :

من : قائد سلاح الجو ـ ٥٠٨٠٠.

الى : جميع وحدات السلاح ومقاتلي سلاح الجو (.).

«ان «العــدو المصري» المتغـطرس والمستفـز قد رفع يده علينا للقضاء علينا (.)» الى سلاح الجــو ـ قبضـــة الجيش الاسرائيلي القوية ـ تصدر الاوامر (.) هيا الى المعركة.

لقد بدأت الحلقة الثالثة في حروبنا لنيل استقلالنا وبعثنا في وطننا التاريخي (.)

«ان الخيـط الثـلاثي ١٩٤٨ ـ ١٩٥٦ ـ ١٩٦٧ لن يقــطع ومرة اخرى هب علينا «الاعداء» من كل جانب (.).

ان روح ابــطال اسرائيــل في جميــع الاجيــال ستــرافقنــا في المعركة (.) ان البــطولة الخالدة التي حققها مقاتلو يشوع بن نون، وأبطال الملك داوود والمكابيون ومقــاتلو حرب الاستقــلال ١٩٤٨، وسينــاء ١٩٥٦، ستكون منارا لنا نستمد منها القــوة، لضرب «العدو المصري» الذي يهدد امننا واستقلالنا، ومستقبلنا (.) بقوتنا الساحقة نحقق السلام والامن لنا ولابنائنا وللاجيال القادمة (.).

هيــا طيروا وانقضــوا على «العــدو»، واضربــوه بيد من حديد ودمروا انيابه، وانثروه في الصحراء لكي يعيش شعب اسرائيل بأمن في «بلاده» اجيــالا واجيالا (.).

قادة القواعد والاسراب
في حرب حزيران ١٩٦٧

المنصب	الاســـم
قائد سلاح الجو	العميد مردخاي هود
رئيس الشعبة الجوية	العقيد مناحيم بار
قائد قاعدة رمات دافيد	العقيد يحزقيل سوميخ
قائد قاعدة عكرون (عاقر)	المقدم شموئيل
قائد قائدة حتسور	العقيد بنيامين بيليد
قائد قاعدة حتسريم	العقيد يوسف الون
قائد قاعدة اللد	العقيد موشه
قائد سرب طائرات ميراج «أ»	الرائد ران رونين (بيكر)
قائد سرب طائرات ميراج «ب»	الرائد عميحاي
قائد سرب طائرات ميراج «ج»	الرائد عاموس لبيدوت
قائد سرب طائرات سوبر ميستر	الرائد اهارون شافيت
قائد سرب طائرات ميستر «أ»	الرائد ايهود شيدمي
قائد سرب طائرات ميستر «ب»	الرائد يونتان شاحار
قائد سرب طائرات فيتور «ب»	الرائد تسور
قائد سرب طائرات اوراغان «أ»	الرائد يوسف سلنت
قائد سرب طائرات اوراغان «ب»	الرائد يعقوب
قائد سرب طائرات فوغا	الرائد المرحوم أ. بن اور (اورباخ)
قائد سرب طائرات هليكوبتر س ٥٨	الرائد اليعازر كوهن
قائد سرب طائرات هليكوبتر سوبر برلون	الرائد حاييم
قائد سرب طائرات هليكوبتر «بل»	الرائد اميتاي
قائد سرب طائرات نورد	المقدم يعقوب شبتاي
قائد طائرات داكوتا	الرائد اسحاق بيرن
قائد طائرات هيرالد	المقدم حجاي اغمون

خسائر سلاح الجو الاسرائيلي
القتلى والجرحى في أول أيام الحرب

الاسـم	الاصابة	نوع الطائرة	المكـان
دافيد يريف	قتل	اوراغان	بير قفقفا
عميرام مانور	قتل	سوبر ميستير	بير قفقفا
الكسندر عرمون	قتل	سوبر ميستير	روماني
مردخاي لافون	اسر	اوراغان	غـزة
ارنون ليفنت	قتل	فوغـا	العريش
مردخاي بينتو	قتل	اوراغان	فايـد
دان انجيل	قتل	سوبر ميستير	انشاص
دان مانور	اسر	فيتور	ابو صوير
يئير نويمان	قتل	ميراج	القاهرةـ غرب ـ الزقازيق
متتياهو بيرنبويم	قتل	فوغـا	العريش
ناحوم مرحابي	اسر	ميستير	اصيب في دمشق واسر في لبنان
يونتان وزرياع	قتل	فيتور	هضبة الجولان في الطريق الى دمشق
حنانيا بولا	قتل	فيتور	في المفرق ـ الاردن
يورام هرباز	قتل	اوراغان	في الطريق من المفرق
مئير شاحار	قتل	ميراج	دمشق
دان ساغدي	قتل	سوبر مستير	قرب الدامور ـ سورية
رفائيل اليشاع	قتل	فوغـا	ام كتف
شبتاي بن أهارون	قتل	فوغا	الخان الاحمر

قنابل واسلحة اخرى القتها الطائرات الاسرائيلية في أول أيام الحرب

نوع القنبلة	مصر	سورية	الاردن	مجموع القنابل على المطارات
قنابل ٥٠٠ كغم	١٧٨	١٧	١٤	٢٠٩
قنابل ٢٥٠كغم	٣٢٨	٧٢	٧٨	٤٧٨
قنابل ٧٠ كغم	٢٧٩	٧٢	-	٣٥١
قنابل مدمرة للمدارج كبيرة	٢٤	-	-	٢٤
قنابل مدمرة للمدارج صغيرة	١٤٥	-	-	١٤٥
قذائف صاروخية	٥٥٢	٣٢	١٩٢	٧٧٦

قنابل الى النيل ...

في ليلة ٢٤/٢٥ تشرين الاول ١٩٦٩ القيت مهمة فريدة من نوعها على عاتق طائــرات نقــل من طراز نورد، فقــد توجهت طائــرتــان من هذا الطراز في طيران منخفض فوق النيل بهدف تدمير جسر فوقه في منطقة سوهاج في مصر العليا، وعلى الرغم من عدم نجـاح العمليـة فان الفكـرة الحـربيـة والجـرأة الكامنة فيها مثيرة للاهتمــام، فقــد ايقـظت الطائــرات الدفــاعات الجوية المصرية واطلقت عليها النار واصابتها اصابات بالغة ولكنها تمكنت من العودة الى اسرائيل.

وخــلال حرب الاستنزاف حاول المصريون تقليد سلاح الجو الاسرائيلي، وفي شهــر تشرين الثــاني بذلوا جهـدا خاصا لضرب بطارية صواريخ هوك اسرائيلية في سينــاء وفي احدى المرات نجحوا في ذلك وذلك عندما تسللت طائراتهم على ارتفاع منخفض وفــاجــأت بطاريات هوك واصابت رادارها ودمرت ثلاثة صواريخ منصوبة على قواعدها ولم يصب احد من افراد البطارية بأذى.

١١٨ غـارة جويـة .....

خلال عمليات «بريحا» التي نفذت في عمق الاراضي المصرية قام سلاح الجو الاسرائيـلي بأكثـر من ١٠٠ غارة اشتملت على غارات هجومية واعتراضية وغارات لمهـاجمـة اهـداف محـاذيـة لخـط الجبهـة، وخـلال هذه الغارات القت الطائرات الاسرائيلية حوالي ١٠٠٠ قنبلة زنتها الاجمالية اكثر من ٣٠٠ طن.

لقـد كانت الاهـداف التي هوجمت في العمق المصري: ٤ محطات رادار من بينها محطات بلطيم ودمياط وابو السخنة وابو صوير و١٠ بطاريات صواريخ ارض ـ جو من طراز س.أ. ٢ من بينهـا بطاريـات في القـاهـرة غربـاً، وحلوان ودهشور ودحميس و١٤ ثكنـة عسكـريـة مختلفـة، من بينهـا معسكرات في حلوان والمعادي ودهشـور ومنقبـاد والجنـدلة وانشاص والخانكة وجبل حوف والقسطف ـ وواصلة ومعسكرات التل الكبير.

اكثر عمليات الانقاذ جرأة ...

في يوم ١٩٧٠/٦/٣٠ شنت طائـرات الفـانتـوم هجوما شديدا على بطاريات الصواريخ على الجبهة المصرية، وفي ذلك اليوم اصيبت طائرتا فانتوم وسقطتا داخل الاراضي المصريـة وسقـط طاقم احـدى الطائـرتـين في الاسر كمـا وقـع طيار طائرة الفانتوم الثانية في الاسر بعد سقوط طائرته.

ان قصـة المـلاح الجـوي دافيد تكشف النقاب عن احدى قصص الانقاذ الاكثر جرأة خلف خطوط العدو ابان حرب الاستنزاف، ويقول دافيد: بعد الاصابة امتـلأت الطائرة بالدخان الابيض الكثيف وقبل ذلك كنت قد اكتشفت وجود ثقوب عديدة في جناحي الطائرة نتيجة اصابتهما بشظايا الصاروخ، وسمعت الطيار وهو يقول أن النار اشتعلت في المحرك الايمن، واضطر لاطفاء المحرك وواصلنا التحليق بالمحـرك الايسر فقـط، وللتغلب على الدخـان انتقلنـا الى اوكسجـين ١٠٠٪ وفجأة اصيبت الطائـرة مرة أخـرى وكـان واضحـا ان هذه هي النهـاية وبدأت الاجهزة تصاب بالعطب، وقال لي الطيار أن علينا مغادرة الطائرة والهبوط بالمظلة وعلى الفور وجدنا انفسنا بالخارج، عندما فتحت المظلة بسرعة هائلة فوجئت من عدم اصابتي اثنـاء الخـروج من الطائـرة ووجدت نفسي بدون خوذه والقذائف تتناثر حولي كما

شاهـدت صاروخـا كبـيرا من طراز س.أ. ٢ ـ ينـطلق نحـوي ويمـر بالقرب مني، وبـطرف عيني شاهدت طائرة الفانتوم وهـي تتحطم مرتطمة في الارض، ولم اشاهد زميـلي الطيـار، وخـلال وجودي في الجو استخدمت جهازي اللاسلكي الصغير وفي تلك اللحـظة سمعت الطيـار يقـول بجهـاز اللاسلكي أن أشخاصا يقتربون منه، وفهمت بأنـه سيـؤسر بعـد قليـل فجـذبت حبـال المظلة باتجاه الجنوب وهبطت في منطقة رملية.

لقـد كانت السـاعة تشير الى ١٨٠٠ عندما أصيب طائرة الفانتوم وبعد ذلك بنصف ساعة تلقى طيار احدى طائرات الهليكوبتر اوامر بالاستعداد لرحلة ستتم في منتصف الليل الى قلب الاراضي المصرية لانقاذ ملاح جوي سقط في أراضي «العدو».

بعـد قليـل من هبـوط دافيـد سمعت في سينـاء اشـارات صادرة عن جهاز اللاسلكي وكان جهازا يطلق اشارات خاصة وكان يمكن التحدث فيه من مسافات قصيرة.

لقد زودت طائرة الهليكوبتر المكلفة بالانقاذ بجهاز لاسلكي يكتشف الاتجاه الذي يوجـد فيـه جهـاز اللاسلكي الاخر، ويمكن بوساطته الوصول بدقة كبيرة الى مكان وجوده، وكانت الصعوبة تكمن في اكتشاف الطيار في الليل ولهذا كان يتوجب عليه اصدار اشارات ضوئية ليدلك على مكان وجوده.

وواصـل دافيـد قصتـه وقال: عند وصولي الى الارض تركت جميع المعدات باستثنـاء جهـاز اللاسلكي، وتحـركت بسرعـة الى الجنـوب وانـا اتحـدث بجهـاز اللاسلكي، محـاولا ابلاغ طائراتنا بحالتي، يبدو أن احدا اكتشف وجودي، لانني شاهدت اشخاصا يركضون نحوي فأركنت الى الفرار وشاهدت حفرة ودخلت فيها وغـطيت نفسي بالرمـال ودفنت رأسي أيضـا، ويبـدو أنهم بحثوا عني لانني سمعت ضجيج سيارات، وعند حلول الظلام شعرت بالامن واتضح فيما بعد بأن المصريين لم يكتشفـوا نوع الطائـرة التي اسقـطت وهـذا الذي ادى الى توقف البحث عني وبعـد أن اسروا ثلاثـة أشخاص اعتقدوا بأنهم اسقطوا طائرة فانتوم سكاي هوك وهي ذات مقعد واحد.

وحول سير عملية الانقاذ تحدث قائد طائرة الهليكوبتر فقال:

لقـد توغلنـا خلف قنـاة السـويس والتقـطنـا الاشارات الصادرة عن جهاز

دافيد، ولكننا لم نشاهد احدا وحلقنا مرة تلو اخرى دون أن نعثر عليه ولم نكن نعلم في تلك اللحظة ان دافيد ترك المصباح اثناء هبوطه، فقررنا المجازفة واستخدمنا داخل الاراضي المصرية الكشافين الكبيرين الموجودين في طائرة الهليكوبتر، ولاول وهلة لم يفهم المصريون معنى هذه الاضواء القوية، وفجأة اشار جهاز اللاسلكي بأن دافيد يتحدث الينا بوساطة جهاز اللاسلكي، وفي البداية لم نسمع شيئا وبعد ذلك سمعناه يقول ثلاث كلمات «٩٠ درجة الى اليمين»، فاتجهت الى الجهة اليمنى وشاهدته بوساطة الضوء المنبعث من طائرة الهليكوبتر وهو يلوح لنا بقميصه وعلمت بأن الوقت ليس في صالحنا، وعندما هبطت طائرة الهليكوبتر بالقرب من دافيد ودخل اليها قال كنت اعلم انكم لن تتركوني هنا وانكم ستأتون لحملي، وفي تلك اللحظة افاقت القوات المصرية وأطلقت علينا نيران الاسلحة المضادة للطائرات وحلقنا على ارتفاع حوالي ١٠ امتار من على وجه الارض واتجهنا نحو سيناء وعندما هبطنا في القاعدة قفز دافيد وشاهد امرأتين، هما والدته وزوجته التي كانت في الشهر الثامن من الحمل، وكانتا جاءتا لاستقباله وفي الظلام شاهدتهم وهم يبتعدون، امه على يمينه وزوجته على يساره ووجدت متعة كبيرة في رؤيتهم على هذا الوضع.

حيتس يرعب طائرات الميغ ...

في يوم السبت الموافق ١٨ تموز ١٩٧٠فقد سلاح الجو الاسرائيلي احد خيرة طياريه وهو قائد سرب طائرات الفانتوم «شموئيل حيتس» الذي كان زملاؤه يطلقون عليه اسم حيتس مرعب طائرات الميغ وفعلا كانت طائرات الميغ المصرية والسورية تخشاه.

وكانت قدرته قد جعلته يشتهر بأنه من أفضل محاربي سلاح الجو الاسرائيلي، وقاد سرب طائرات الفانتوم في مهمات معقدة للغاية، ابتداء من المعارك الجوية مع الطيارين المصريين والسوفيات وانتهاء بقصف اهداف استراتيجية في عمق الاراضي المصرية.

بتاريخ ١٨ تموز عام ١٩٧٠ توجه للقيام بغارة ضد بطاريات صواريخ على الجبهة، وكانت اسراب الفانتوم قد منيت قبل ذلك بخسائر من جراء اصابتها بالصواريخ الحديثة التي وصلت الى مصر، وفي ذلك الشهر أي بتاريخ ٥ تموز

اسقـطت طائـرة فانتـوم بقيـاد زمـير وليفيتوف، بوساطة صاروخ مضاد للطائرات ووقعـا في الاسر، وقبـل ذلك بخمسـة ايـام اي بتـاريخ ٣٠ حزيران اسقطت اول طائـرتي فانتـوم في حرب الاستنـزاف، وتم اسقاطهما في كمائن نصبتها الصواريخ المصرية ووقع ثلاثة من أفراد طاقميهما في الاسر، اما الرابع دافيد فقد ابتسم الحظ له وتم انقاذه من الاراضي المصرية.

لقـد تحـولت الحرب الى مجابهة بين طائرات الفانتوم والصواريخ التي تطلق عليهـا من الارض ـ وتساءل كثيرون: من المنتصر في هذه المجابهة؟ وبهذا الشعور انطلق حيتس ورفاقه في يوم السبت المذكور للقيام بمهمتهم.

لقـد كانت الاصـابـات التي حققتهـا طائـرات الفـانتـوم في ذلك اليوم ضد بطاريـات الصواريخ ناجحة واصيبت بعض البطاريات باصابات مباشرة ولكن احد هذه الصـواريـخ انفجـر بالقرب من طائرة حيتس واصيبت من شظاياها اصابات خطيرة واشتعلت فيهـا النـار، ولم تكن المـرة الاولى التي تصاب بها طائرة حيتس، فهـذا الرجـل النحيف من مواليـد كريـات حاييم بالقـرب من حيفا، كان مشهورا بأعصـابه القوية وبثقته الزائدة بالنفس، وفي حرب حزيران ١٩٦٧ اصيبت طائرته من طراز اوراغـان وامتـلأت بالدخـان واصيب هو بقـدمه ولكن على الرغم من كل الصعاب تمكن من اعادة الطائرة الى قاعدتها بسلام.

وفي مرة أخـرى قاد طائـرة ميراج، ونجـا من موت محقق، عندما اصطدمت طائـرته بطائرة اخرى فقد قفز من طائرته بالمظلة وهبط بسلام، ويبدو أنه اعتقد في هذه المـرة ايضـا بأنـه يستطيع النجاة، ومع ذلك فقد قرر أن يبذل كل ما بوسعه حتى لا يقـع في الاسر وخـاصة لانه قائد السرب وأصدر امرا لمساعده بأن يجذب مقود النجاة ويقفز بالمظلة فرضخ مساعده للامر وهبط داخل الاراضي المصرية ووقع في الاسر، اما حيتس فقد قرر المجازفة، وبقيت امامه بضعة كيلو مترات ـ لاجتياز القنـاة وفجـأة ترنحت الطائـرة وتحـطمت بالقـرب من الاسمـاعيلية. وقتل حيتس بداخلها وكانت صدمة كبيرة لسلاح الجو الاسرائيلي.

لقـد سقـطت طائرة فانتوم اخرى في حرب الاستنزاف في الحرب الدائرة بين الطائـرات الاسرائيليـة وبطاريات الصواريخ على الجبهة المصرية، وقبل وقف اطلاق النـار بأربعـة أيـام اي بتـاريخ ٣ آب نقل المصريون بطارية صواريخ س.أ. ٣ الى ضواحي الاسمـاعيليـة وأصـابوا طائرة فانتوم بقيادة شوحاط وجولد فاسر اللذين

وقعا في الاسر وتوفي موشه جولد فاسر في السجن المصري متأثرا من التعذيب الذي لقيه من قبل آسريه.

ملاح في طائرة فانتوم ....

ابـان حرب الاستنـزاف حصـل طاقم طائـرة فانتوم المؤلف من طيار وملاح جوي على أوسمـة تقـديـر لقيامهما بعمل بطولي، لقد حدث ذلك قبيل انتهاء حرب الاستنزاف بتاريخ ٣ آب ١٩٧٠، فقد توجهت طائرات فانتوم في ذلك اليوم لمهاجمة بطاريات صواريـخ في منـطقة القناة، وكانت احدى الطائرات بقيادة الطيار الملازم الاول رعنان نئمان، والملاح الجوي الملازم الثاني يورام روميم، وأثناء وجودهما في منطقة الهدف اصيبت طائرتهما فجأة بصاروخ من طراز س.أ. ٣، وتعطلت بعض أجهزتها وأصيب الطيار بجراح، وأمتلأت قمرة القيادة بالدم، ووجد الطيار صعوبة في الاستمـرار في قيـادة الطائرة وبدلا من التفكير بالقفز بالمظلة قرر المجازفة وامر المـلازم الثاني روميم بقيادة الطائرة من المقعد الخلفي وقال له انه يستطيع تنفيذ عمله بمـوجب تعليمـاته، وفعلا نجح روميم في انقاذ الطائرة من منطقة الخطر، وفي غضـون ذلك كان الطيـار يضمد جراحه بنفسه، وعند اقترابهما من منطقة الهبوط في اسرائيـل تعـاونـا معـا في تنفيـذ عملية الهبوط، وحصل الطيار رعنان على وسام المثالية وحال بعمله دون سقوطه مع الملاح الجوي في الاسر، وانقذ الطائرة التي تم تصليحهـا واعيدت الى الخدمة كما حصل الملاح الجوي الملازم الثاني روميم على وسام من رئيس الاركان.

لقـد منـح وسـام المثالية ابان حرب الاستنزاف لاحد جنود كتيبة المقاومات الجـوية التابعة لسلاح الجو، وهو الجندي يوسف الحداد الذي أظهر جرأة عندما قامت طائـرتـا ميـغ مصريتين بمهاجمة مواقع الجيش الاسرائيلي بتاريخ ٢٨ شباط ١٩٧٠ وخـلال الغـارة الاولى ألقت الطائـرتـان قنابل على بطارية المدافع المضادة للطائـرات، ودمـر أحـد المـدافـع واصيب يوسف الحـداد بجراح ونزفت منه دماء غزيـرة، ولكنـه على الرغم من جراحه، انتقل الى المدفع الاخر، وعبأه وعندما عادت الطائرتان للهجوم نجح طاقم المدفع في اصابة احدى الطائرتين واسقاطهما.

بنيامين بيليد :
قائد سلاح الجو الاسرائيلي خلال حرب اكتوبر

عين بنيامين بيليد (فايدر فيلد) المولود في عام ١٩٢٨ بمنصب قائد سلاح الجو كميكانيكي طائرات في اول سرب حربي في السلاح، وينتمي بيليد الى عائلة قديمة في الجليل الاعلى، وخدم في الشرطة اليهودية قبل حرب عام ١٩٤٨، وخلال الحرب كان يتلقى دراسته في معهد الهندسة التطبيقية، (التخنيون)، وتخرج من دورة طيران في عام ١٩٥٠، وبعد ذلك عمل كطيار حربي في حرب طائرات مسر شميت، وفي عام ١٩٥٣ أوفد الى بريطانيا للتدرب على قيادة الطائرات النفاثة، وبعد عودته شكل سرب طائرات اوراغان، وتولى قيادته وقام بدور فعال في نقل طائرات اوراغان وميستر من فرنسا الى اسرائيل وتولى قيادة سرب لطائرات ميستر وقاتل بهذا المنصب في حرب سيناء عام ١٩٥٦، وخلال تلك الحرب اصيبت طائرته بنيران الاسلحة المضادة للطائرات بالقرب من شرم الشيخ، واضطر الى مغادرة الطائرة والاختفاء ساعات طويلة وهو مثخن بالجراح، الى أن تم انقاذه من أراضي العدو بوساطة طائرة من طراز بايبر.

في عام ١٩٦٢ تخرج من التخنيون بعد أن درس الهندسة الجوية، وخلال حرب حزيران، كان قائدا لقاعدة حتسور وعين بعد ذلك بمنصب رئيس الفرع الجوي في السلاح، وله ولد يعمل كطيار في سلاح الجو الاسرائيلي وخلال تولي بيليد منصب قائد سلاح الجو اسقطت الطائرة المقاتلة التي يقودها ابنه وتم انقاذه هو أيضا من داخل اراضي «العدو».

وخلال عهده استوعب سلاح الجو الاسرائيلي الدفعة الاولى من طائرات ف ـ ١٥.

ايهود حنكين ....

لقد اشتهر ايهود حنكين بأنه من خيرة طياري سلاح الجو الاسرائيلي، وخلال وجوده في الولايات المتحدة للتدرب على طائرة الفانتوم، سجل مدربه الامريكي في مذكرة ايهود ما يلي: أنت الطالب الذي تعلمت منه الشيء الكثير وانني مسرور للفرصة التي اتيحت لي لتدريب طيار مثلك.

لقد كانت للطيار الامريكي العريق اسباب قوية لكيل هذا الاطراء لايهود حنكين فكلما كانا يقومان بتدريبات على المعارك الجوية كان الطالب حنكين يتفوق على استاذه، وفي احد الايام دخل المدرب الى الغرفة وأغلق الباب خلفه وقال لتلميذه: لن تخرج من هنا حتى تبلغني كيف تنفذ هذه المناورة.

ولد ايهود في مستوطنة كريما عام ١٩٤٢، وسار في خطى شقيقه الذي كان طيارا أيضا، وفي البداية انضم الى سرب طائرات سوبر ميستر ولكن الحظ خانه، وفي احدى المرات ارسل الى السجن في أعقاب حادث وقع لطائرته بسبب اهماله، وانزلها بشكل سيء، ولكن احدا لم يشك في قدرته كطيار وانضم بعد ذلك الى الطاقم البهلواني في سلاح الجو الاسرائيلي، وقبل نشوب حرب حزيران بحوالي عامين انتقل الى سرب طائرات الميراج واشتهر كأفضل طياري السلاح، وفي حرب حزيران انطلق مع اخيه لمهاجمة احد المطارات المصرية، وفي نفس اليوم تمكن من اسقاط طائرة ميغ سورية في غور الاردن واصيب من حطام الطائرة السورية وبصعوبة بالغة نجح في الوصول الى قاعدة رمات ديفيد حيث هبط هناك بالمظلة من الطائرة، وقبل انتهاء الحرب اسقط طائرة ميغ اخرى في معركة جوية.

عندما هبطت في اسرائيل بطريق الخطأ طائرتا ميغ ١٧ سوريتان اختير ايهود لدراسة فعاليتهما واختبارهما في معارك جوية صورية مع طيارين اسرائيليين، وفي حرب الاستنزاف اضطر للهبوط مرة اخرى من طائرته، وكان ذلك في اعقاب مهاجمة محطة رادار اردنية، حيث اصيبت طائرته بأسلحة مضادة للطائرات وكانت أول طائرة فانتوم يفقدها سلاح الجو الاسرائيلي.

لقد كان ايهود اول طيار لطائرة فانتوم يسقط طائرة ميغ في حرب الاستنزاف، وقد حدث ذلك بتاريخ ١١ أيلول عام ١٩٦٩، بعد وصول طائرات الفانتوم الى اسرائيل بأيام قليلة.

في اليوم الذي سقط فيه في حرب اكتوبر كلف بمهمتين: في الصباح ارسل لمهاجمة مطار في مصر، وبعد عودته ارسل لمهاجمة بطاريات الصواريخ السورية في هضبة الجولان ووصلت طائرته التي كان يقودها ومعه شاؤول ليفي بمحاذاة بطارية الصواريخ بشكل خاطىء وعندما ارتفع عن سطح الارض اكتشف خطأه، ولكن الاسلحة المضادة للطائرات اصابته واسقطته.

قصة الطيار الذي قاد الهجوم
على رئاسة الاركان السورية في دمشق

حصـل الطيـار الذي قاد الطائـرات الاسرائيليـة لمهـاجمـة رئـاسة الاركان السـوريـة، وقيـادة سلاح الجـو في دمشق، في اعقـاب الحـرب على وسام المثالية، للكفاءة التي اظهرها في قيادة الطائرات نحو هدفها، على الرغم من الاحوال الجوية السيئة، والمقاومة التي أظهرتها وسائل الدفاع الجوي السورية.

وتحدث الطيار «ل» قائد الهجوم عن العملية فقال: في صبيحة يوم ٩ تشرين الاول ١٩٧٣ اجتمعنـا في غرفـة الاجتمـاعـات، ودرسنـا جميع الخرائط وقمت انا بتعيـين طواقم الطائـرات وبعـد ذلك سمعنـا قائد القاعدة يقول: تذكروا ان نجاح العمليـة يعني تدمير مركز اعصاب القيادة السورية، وان فشلها سيؤدي الى تفاقم الوضـع، لقد كان يقف خلف قائد القاعدة، عدد من كبار قادة الجيش الاسرائيلي، وعلمت بأن العملية ذات أهمية بالغة، وعندما خرجنا من الغرفة شعر كل واحد منا بجسامة المسؤولية الملقاة على كاهله.

وأضـاف : لقـد تفقـدت الطائرة جيدا ، وشعرت بخوف شديد من بطاريات الصواريخ السورية لان أي خطأ في التقدير سيؤدي الى الفشل.

لقد توجهت الطائرات في تشكيل كبير ولكن كان واضحا بأن الخطر والضغط سيكونان من نصيب الطائرة القائدة، وهي التي ستتخذ القرارات حسب المعطيات المتوفرة في المنطقة، وهي التي ستقود تشكيل الطائرات الى الهدف.

صعـدنـا الى الطائـرات وأقلعنا ودخلنا الى أراضي «العدو» وفي بداية الطريق كانت حالة الجـو جيـدة ولكنهـا ساءت بعـد ذلك وكـانت السمـاء ملبدة بالغيوم، واصبح الشك يزودنـا بامكانيـة الوصول الى الهدف وشعرنا بأن العملية لن تنجح وعنـدئـذ تذكـرت أقـوال قائـد القـاعدة حول أهمية العملية بالنسبة للجبهة كلها فقـررت المجازفة، وأعلنت بجهاز اللاسلكي اننا سنواصل سيرنا الى ـ الهدف مهما كلف الامر.

بدلا من الانـطلاق من المكـان المحـدد خرجنـا من الغيـوم في مكـان آخـر واكتشفت اننـا انحـرفنا عن خط سيرنا، واقتربنا قليلا وعندئذ بدت أمامنا دمشق، وشعـرنا بالهدوء في الجو وكانت الخطة تقضي بالانقضاض على مباني هيئة الاركان

السـورية في دمشق، وفعلا اجتزنا مواقع الدفاع الجوي، واطلق علينا صاروخ من طراز «سـتـريـلا» الذي يطلق من الكتف، ووصلنا الى الهدف، وكنت اول الداخلين الى الغـارة وخلفي بقيـة الطائـرات، وكـانت المفـاجـأة تامـة ولم تعمـل الصواريخ السـوريـة الا بعـد أن انفجرت القنبلة داخل المعسكر والقت كل طائرة كمية كبيرة من القنابل وشاهدنا اصابات جيدة.

وفجـأة بدأت عشرات الاسلحـة المضادة للطائرات تطلق النار علينا بغزارة، وأصيبت اخـدى طائراتنا وسقطت داخل الاراضي السورية، وبدأ الدخان يتصاعد من طائـرة اخـرى فانطلقنا ومعنا الطائرة المصابة، الى داخل الاراضي الاسرائيلية، ونجحنا في الوصول الى قاعدتنا ومعنا الطائرة المعطوبة أيضا.

بطاريات صواريخ أرض ـ جو
التي دمرت وأصيبت في الحرب

اسم الدولة	سلاح الجو			القوات الارضية	مجموع البطاريات
	دمرت	اصيبت	المجموع		
مصر	٣٢	١١	٤٣	١١	٥٤
سورية	٣	٥	٨	١	٩
المجموع/	٣٥	١٦	٥١	١٢	٦٣

المغـادرة ......

بعـد رحلة جويـة هادئة شاهدت فجأة بالقرب من بور سعيد طائرة ميج ١٧ تحلق باتجاه القناة، فشاهدتنا وحاولت الفرار، ان طائرة ميغ ١٧ هي طائرة بطيئة، ولكنها تتمتع بقدرة كبيرة على المناورة، ولم تكن هناك مشكلة في اللحاق بها ولكنني وجـدت صعـوبـة في اتخـاذ موقـع مناسب لاطلاق النار عليها، لانها كانت تناور، واطلقت النـار عليهـا ولكنها واصلت الطيران فقررت مواصلة اللحاق بها، واقتربنا من القنـاة وتلقيت امـرا بعـدم اجتياز القناة، ولكنني كنت متأكدا بأن طائرة الميغ من نصيبي، فواصلت ملاحقتها، وبعد اجتياز القناة اتخذت موقعا مناسبا لاطلاق النـار وأطلقت وأصبتهـا فاشتعلت النـيران بها وبدأت في العودة، وكنت وسط وابل شديد من الاسلحة المضادة للطائرات فقررت الانصراف فورا، ولكن خلال دوراني شعـرت بضربـة قويـة في ذيـل الطائـرة ولم أشعر بالخوف واعتقدت بأن الاصابة ليست خطيرة.

لقـد نجحت في الخـروج من منـطقـة اطلاق النـار واتجهت صوب البحـر ووصلت الى المنـاطق التي نسيـطر عليها، ولكن اتضح لي بأن الطائرة تهوي وكنت على ارتفاع ٤ الاف قدم، ومع ذلك فقد انتظرت ولم أغادر الطائرة لان قرار مغادرة الطائـرة يعتبـر من القرارات الصعبة، ولم أشأ مغادرة الطائرة وأخيرا رأيت أنه لا منـاص من ذلك، لان الطائـرة أصبحت قريبـة جدا من الارض وقررت القفز فورا، ولكن القـذيفـة التي تطلق كرسي النجاة لم تعمل وامتلأت بالقلق، وبعد ذلك عملت القـذيفة ووجدت نفسي أسبح في الفضاء وبعدها سقطت فوق كثبان رملية، وجاءت طائرة هليكوبتر وحملتني الى القاعدة.

خسائر في الطواقم الجوية والطائرات
اثناء مهمات دعم القوات البرية

الدولة	طائرات فقدت	قتلى	اسرى	انقذوا
مصر	٣٣	٢١	٨	١٢
سورية	٢٧	١٠	٦	١١
المجموع/	٦٠	٣١	١٤	٢٣

افراد الطواقم الجوية الذين قتلوا في الفترة ما بين حرب حزيران ١٩٦٧ وحرب اكتوبر ١٩٧٣.

١ . افرايم اشكنازي ١٥/١٢/١٩٦٩.
٢ . ايهود بن أري ٩/٣/١٩٦٩.
٣ . احياهو بن نفتالي ٢٤/٣/١٩٦٩.
٤ . دافيد بن نفتالي ٤/٣/١٩٦٩.
٥ . ايلان كروش ٥/٧/١٩٧٠.
٦ . دورون غابيش ١١/١٠/١٩٧٠.
٧ . موشه غولد فاسر ٤/٨/١٩٧٠.
٨ . شاؤول جلبواع ٢١/٣/١٩٦٩.
٩ . دانئيل دانتسيجر دوتان ١٨/٦/١٩٧٠.
١٠. افنر هدار ٣/٧/١٩٧٠.
١١. حاييم هولتسمان ٢٨/٥/١٩٦٩.
١٢. موشه همرميش ١٤/٣/١٩٦٩.
١٣. شموئيل حيتس ١٨/٧/١٩٧٠
١٤. شموئيل يديد ١٣/٣/١٩٦٩
١٥. زئيف يوفال ٢٩/١/١٩٦٩.
١٦. ميخائيل يعقوب ١/١/١٩٧٠
١٧. نداف يسرائيل ١/٣/١٩٧٠.
١٨. رفائيل لبينزون ٢٣/١/١٩٦٩.
١٩. ايلان ليئور ٣٠/٧/١٩٦٨.
٢٠. نتان ميروم ٦/٣/١٩٧٠
٢١. شلومو نابوت فينتروف ٢/٢/١٩٧٠.
٢٢. نداف نهوراي ٤/١٢/١٩٦٨.
٢٣. رام عيدن ٢٩/١٠/١٩٦٩.
٢٤. نفتالي يورات ٢٢/٤/١٩٦٩.

٢٥. دوف بيليغ ١٦/١/١٩٧٠.
٢٦. يعقوب فريدمان ١/١/١٩٧٠.
٢٧. حجاي رونين ٩/٩/١٩٦٩.
٢٨. ايهود شدمي ٩/٣/١٩٧٠.
٢٩. يهونتان شلاي ١٣/١٠/١٩٦٩.
٣٠. شاي شيفر ٢٤/٨/١٩٧٠
٣١. دانئيل شارون ٤/٦/١٩٦٨.
٣٢. موشه تيمان ٢٤/٢/١٩٦٩.

افراد الطواقم الجوية الذين قتلوا في حرب اكتوبر عام ١٩٧٣

١ . شاي ابيتال ٧/١٠/١٩٧٣.
٢ . يهونتان اوفير ١١/١٠/١٩٧٣.
٣ . عوفر ايال ٢٤/١٠/١٩٧٣.
٤ . مناحيم ايال ١٦/١٠/١٩٧٣.
٥ . حنان ايتان ٦/١٠/١٩٧٣.
٦ . زبولون اميتسي ٩/١٠/١٩٧٣.
٧ . موشه استرايخر ٧/١٠/١٩٧٣.
٨ . ابراهام اراد ـ اكسلرود ١٢/١٠/١٩٧٣.
٩ . شمعون اش ٧/١٠/١٩٧٣.
١٠. يعقوب بيتسور ١١/١٠/١٩٧٣.
١١. جدعون بن اليعازر ٨/١٠/١٩٧٣.
١٢. يهودا بن اري ١٠/١٠/١٩٧٣.
١٣. يسرائيل بيست بير ٤/١١/١٩٧٤.
١٤. ليفي بن زيق ٧/١٠/١٩٧٣.
١٥. تسفي بشان ٨/١٠/١٩٧٣.
١٦. عامي غديش ٣/١٠/١٩٧٣.

١٧. باروخ غولان ١٧/١٠/١٩٧٣.
١٨. ميرون غرانوت ـ غرنشتن ٢٤/١٠/١٩٧٣.
١٩. ليبي دولار ٧/١٠/١٩٧٣.
٢٠. دافيد دوتان ويامانت ٩/١٠/١٩٧٣.
٢١. تسفي هوروفيتش ٧/١٠/١٩٧٣.
٢٢. غيل هران ٢١/١٠/١٩٧٣.
٢٣. دافيد زيلبرلمان ٧/١٠/١٩٧٣.
٢٤. ايهود حنكين ٧/١٠/١٩٧٣.
٢٥. زئيف يوغاف ٩/١٠/١٩٧٣.
٢٦. درور يافه ٩/١٠/١٩٧٣.
٢٧. عران كوهن ١١/١٠/١٩٧٣.
٢٨. ارلوزور ليف ٩/١٠/١٩٧٣.
٢٩. رفائيل ليف ٧/١٠/١٩٧٣.
٣٠. عامي لاهاف ٧/١٠/١٩٧٣.
٣١. ايتان لاهاف ليفيتيكوس ٢١/١٠/١٩٧٣.
٣٢. شاؤول ليفي ٧/١٠/١٩٧٣.
٣٣. يانيف ليطاني ٩/١٠/١٩٧٣.
٣٤. ابراهام لانير ١٣/١٠/١٩٧٣.
٣٥. يورام لبيروت ٧/١٠/١٩٧٣.
٣٦. دافيد مجال ـ غولد برغ ١٢/١٠/١٩٧٣.
٣٧. باروخ مانور ١٢/١٠/١٩٧٣.
٣٨. ماكس ماروم ١٧/١٠/١٩٧٣.
٣٩. يسخار نافا ٦/١٠/١٩٧٣.
٤٠. اليعازر بخلون ١٢/١٠/١٩٧٣.
٤١. ايهود سدان ٦/١٠/١٩٧٣.
٤٢. دورون سمدار ٦/١٠/١٩٧٣.
٤٣. رؤوبين سوكولوفسكي ١٧/١٠/١٩٧٣.
٤٤. جاد ساموك ١٧/١٠/١٩٧٣.

٤٥. جبرئييل ساعار فريدمان ١٥/ ١٠/ ١٩٧٣.
٤٦. اسحق عوفر ١١/ ١٠/ ١٩٧٣.
٤٧. ران عوفرى ١٣/ ١٠/ ١٩٧٣.
٤٨. غرشون فونك رديشف ١٨/ ١٠/ ١٩٧٣.
٤٩. ماعوز فورز ١٧/ ١٠/ ١٩٧٣.
٥٠. رؤوبين فيلدمان ٢٤/ ١٠/ ١٩٧٣.
٥١. اسحق كيدر ٧/ ١٠/ ١٩٧٣.
٥٢. جاد كلاين ١١/ ١٠/ ١٩٧٣.
٥٣. مناحيم كشتان ١٦/ ١٠/ ١٩٧٣.
٥٤. يسرائيل روزنبلوم ٧/ ١٠/ ١٩٧٣.
٥٥. تسفي شبايد ٢٤/ ١٠/ ١٩٧٣.
٥٦. شاؤول شوستر ١٢/ ١٠/ ١٩٧٣.
٥٧. ايهود شلاح ٩/ ١٠/ ١٩٧٣.
٥٨. اوري شعاني ٩/ ١٠/ ١٩٧٣.
٥٩. دوف شبير ٩/ ١٠/ ١٩٧٣.
٦٠. ماريو شكيد ـ مندل ٩/ ١٠/ ١٩٧٣.
٦١. آفي شارون ١٧/ ١٠/ ١٩٧٣.

دافيد عفري :
قائد سلاح الجو الذي ادخل الى عصر الثمانينات

ولد العميد دافيد عفري في تل أبيب عام ١٩٣٤، تجند في الجيش بهدف أن يصبـح طيارا وفي عام ١٩٥٢، ارسل للاشتراك في دورة طيران، وتدرب على طائرات من طراز سبيت فاير، ولكنه انتقل بعد ذلك للتدرب على طائرات نفاثة وعمل في سرب الطائـرات النفـاثـة ابـان حرب سيناء ١٩٥٦، وكان في اللجنة التي شكلت اسرابا جديـدة، وفي عام ١٩٥٨ شكـل سرب طائـرات سوبر ميستير وبعدها سرب طائرات ميراج. وتقلد عفـري منـاصب قيادية منها: قائد سرب تابع لمدرسة الطيران، وسرب طائرات ميستير وتولى في عام ١٩٦٤، قيادة سرب طائرات ميراج.

في عام ١٩٦٦، عين بمنصب قائد مدرسة الطيران وفي عهده انتقلت المدرسة الى قاعـدة جديـدة بالقـرب من بئـر السبع وخلال توليه هذا المنصب نشبت حرب حزيران، وانضم كطيار حربي في أحد اسراب الميراج.

في الفتـرة العـاصفـة التي أعقبت حرب حزيران ـ ابان حرب الاستنزاف ـ عين دافيـد عفـري بمنصب رئيس شعبـة العمليـات في سلاح الجو، وعين في عام ١٩٧٠ بمنصب قائد قاعدة ـ عكرون، وعين في عام ١٩٧٣ بمنصب رئيس الشعبة الجـوية في سلاح الجو ليصبح الرجل الثاني في السلاح، وخدم في هذا المنصب في حرب اكتـوبر وبعد ذلك بعامين اوفد لمعهد الهندسة التطبيقية (التخنيون) لدراسة الهندسة الجوية وبعد عودته من المعهد عين بمنصب قائد سلاح الجو الاسرائيلي.

نسبة القوى العددية لاسلحة الجو
عام ١٩٨٠ حسب ما نشر

الدولـــة	الطائرات المقاتلة والقاذفـــــة	طائرات الهليكوبتر
سورية	٥٠٠	١٣٠
الاردن	٨٠	٢٥
العراق	٤٤٠	٢٣٥
السعودية	١٤٥	١١٠
ليبيـا	٢٦٥	٦٠
المجموع/	١٤٣٠	٥٦٠
مصـر	٤٧٠	١٥٥
المجموع/	١٩٠٠	٧١٥
اسرائيل	٥٨٠	١٦٠

قصـف بوفــور ....

استخـدمت بقـايـا القلعـة الصليبيـة في البـوفور موقعا لحشود الفدائيين، يسيطرون منه على سهل مرجعيون بصورة جلية، ومن قلعة البوفور كان الفدائيون يقصفـون قرى جنوب لبنان والمستوطنات الاسرائيلية وأصبحت القلعة موقعا هاما، وكانت جدرانها السميكة تشكل أفضل واق للفدائيين المقيمين بداخلها.

لقـد أطلقت على هذه القلعة قذائف عديدة ونيران الدبابات ومدفعية الميدان وهـوجمت جوا، ولم تتـأثـر مطلقا وبقيت صامدة لان الجيش الاسرائيلي لم يصدر اوامر باحتلالها.

ان احـدى الهجمات الجوية على قلعة البوفور نفذت بتاريخ ٢٠ آب ١٩٨٠، عندما وجه الجيش الاسرائيلي ضربة قوية لقواعد الفدائيين في تلة عرمون، فقد قدم سلاح الجـو اسنادا لقوات الجيش الاسرائيلي، وقال طيار اسرائيلي كان قد اشترك في قصف قلعة بوفور.

ان قلعـة بوفور هي هدف ليس كبيرا اذ أن مساحتها تبلغ حوالي ١٠٠ متر مربـع، وكـانت ظروف الرؤيـة سيئـة، وكـانت الغيـوم تغـطي المنـطقة، كما كانت الاضاءة ضعيفة، واستغرق اكتشاف الهدف وقتا طويلا وبعد ذلك بدأنا في الاغارة وقمنا بثلاث غارات وكانت اصاباتنا دقيقة.

بعـد ذلك بشهرين اي بتاريخ ٢٢ تشرين الاول عام ١٩٨٠ استدعي سلاح الجـو الاسرائيلي مرة اخرى، لمهاجمة اهداف اخرى للفدائيين في جنوب لبنان، وفي هذه المـرة وقـع الاختيـار على هدف من نوع آخـر وكـانت قيادة الفدائيين في عين درفيـل، بالقـرب من بلدة الدامـور وكان الهدف مختلفا عن غيره من الاهداف، اذ تطلب من الطيـارين توخي الدقـة لضرب القيادة فقط، وعدم الحاق اضرار بالمنازل المتـاخمـة لها، وتحدث طيار شاب يقود طائرة فانتوم لاول مرة في عملية حربية عن ضرب القيادة فقال:

أقلعنـا نحـو الهـدف ومعنـا قنابل زنة ٧٥٠ ليبرة وصواريخ جو ـ جو، وعند وصـولنا الى منطقة الهدف فوجئنا من طبيعة المنطقة الخضراء والجميلة، واكتشفنا الهـدف بسهـولة وبـدأنـا في الهجـوم، وعـلى الفـور بدأ الفـدائيون باطلاق نيران

الاسلحة المضادة للطائرات، وكانت الطائرات الاسرائيلية خارج مدى تلك الاسلحة وقامت بمهمتها بعد أن دمرت مواقع الاسلحة المضادة للطائرات وعادت الى قواعدها سالمة.

في الطريق الى عنتيبة ...

تحدث العقيد قائد طائرات النقل من طراز هيركولس التي حملت الى عنتيبة القوات الاسرائيلية التي اشتركت في عملية «يونتان» وأعادت الرهائن الى اسرائيل فقال:

في مساء اليوم الاول لعملية الاختطاف بدأنا في التحدث حول امكانية القيام بعملية لانقاذ الرهائن، على الرغم من أن الطائرة المختطفة كانت فرنسية، وان المسؤولية تقع على عاتق الحكومة الفرنسية ولكن وجود عدد كبير من الاسرائيليين داخل الطائرة المختطفة جعل المشكلة اسرائيلية الطابع.

لقد أدركنا منذ اللحظة الاولى، ان طائرات هيركولس وحدها هي القادرة على حملنا الى عنتيبة، وبدأنا في الاستعداد وفي يوم الثلاثاء كنا على استعداد، وبحوزتنا خطة مفصلة.

لقد قمنا بوضع الخطة، وأردنا أن نبرهن لرئيس الاركان بأنها ممكنة.

في المساء صعد الى طائرة هيركولس كل من رئيس الاركان وقائد سلاح الاسرائيلي بنيامين بليد، وأقلعنا من اللد وحلقنا فوق هدف مشابة لمطار عنتيبة في سيناء وتأكد القادة من امكانية نجاح العملية.

بعد الهبوط في عنتيبة قمنا باخلاء المدرج وانزلنا سيارة مرسيدس وسيارتي لاندروفر وانطلقت السيارات بسرعة نحو قاعة المسافرين القديمة التي كانت تضم المحتجزين وواصلنا المضي بالطائرات الجديدة وهناك نزلت من الطائرات قوات اسرائيلية اخرى كانت مهمتها مزدوجة وهي: حماية الطائرة وتطهير منطقة قاعة المسافرين الجديدة اذا ما طرأت مشاكل.

بعد دقائق بدأ اطلاق النار، وبما اننا كنا على اتصال مستمر مع القوة المقتحمة فقد تم ابلاغنا بعد دقائق بأن الجزء الرئيس من العملية قد انتهى، أي أن الفدائيين قد أبيدوا وأن الرهائن قد أصبحوا بحوزتنا، وفي غضون ذلك كانت القوات الاسرائيلية تنسف طائرات الميغ المرابطة في أرض المطار.

بعـد انتهـاء العمليـة لم يتسع الوقت لتزويد الطائرات بالوقود، فاتجهنا الى نيروبي للتزود بالوقود هناك، ولم تعلم سلطات المطار من أين أتينا.

لقـد اقيم في نيروبي مستشفى ميـدان لتقـديم الاسعافات الاولية للجرحى، وبعضهم عاد بطائرات الهيروكولس والبعض الآخر بقي في نيروبي لاستكمال العلاج.

أول طائرة تسقطها طائرة ف ـ ١٥

ان الرائـد « م » قائـد طائـرة ف ـ ١٥ الذي كان اول طيار يسقط بوساطة هذه الطائرة طائرة ميغ سوفياتية الصنع في أجواء لبنان ـ يتحدث حول الحادث ويقول:

انني انتمي الى الطاقم الذي أنشـأ سرب طائـرات ف ـ ١٥ في سلاح الجو الاسرائيـلي وخـلال ثلاث سنـوات عملنـا كل شيء، أعـددنـا طيارين، أقمنا سربا، ووضعنا برامج عمل ولكن شيئا واحدا لم نعمله، وهو اسقاط طائرات معادية، وكان يسودنا شعور بالنقص وكنت أقول لزملائي:

وسـوف اكـون اول طيار يسقط طائرة معادية بوساطة طائرة ف ـ ١٥ وكان الجميـع يعتبـرون قولي هذا دعاية، وأخيرا حان الوقت لتحقيق هذا الوعد، فعندما كنت أحلق في الاجـواء شاهدت على شاشة الرادار طائرات ميغ تقترب وخلال ثوان كانت تدور معـركـة جوية، ونجحت في الوصول الى احدى الطائرات، وضغطت على الزر فانـطلق الصـاروخ وفجـر الطائرة، وخلال أقل من دقيقة اسقطت ٤ طائرات ميغ، بينما فرت الطائرات الباقية، وأضاف:

لقـد كانت طائـرة الميـغ التي اسقـطتها هي الطائرة السابعة التي اسقطها خلال عملي كطيار، والاولى وأنا اقود طائرة ف ـ ١٥ وكانت اول طائرة ميغ تسقطها طائرة ف ـ ١٥ في العالم.

عاموس لبيدوت

قائد سلاح الجو من ١٩٨٣/١/١ الى ٨٧/٩/٢٢

ولد في كفار سابا عام ١٩٣٤، ثقافته رياضيات وفيزياء من جامعة تل ابيب عام ١٩٧٠.

التحق بالجيش الاسرائيلي في نيسان عام ١٩٥٣ في سلاح الجو، قاد سرباً للطائرات عام ١٩٥٦ تم قائداً لقسم العمليات لعدة اسراب من الطائرات. وفي عام ١٩٦١ كان احد افراد طاقم استيعاب طائرة الميراج الذي ذهب الى فرنسا. وفي عام ١٩٦٥ عين قائداً عاماً لسرب طائرات الميراج.

اشترك في حرب ١٩٦٧ كقائد سرب لطائرات الميراج، وفي عام ١٩٧٣ عين قائداً لسرب طائرات الفانتوم. وبعدها عين قائداً لوحدة استخبارات سلاح الجو وكان ذلك عام ١٩٧٥.

وفي مطلع عام ١٩٨٧ عين رئيساً لادارة مشروع طائرة «اللافي».

ابياهو بن نون

قائد سلاح الجو منذ ٨٧/٩/٢٢

ولد في مستوطنة كريات موتسكين عام ١٩٤٠، ثقافته علوم عامة وادارة اعمال من جامعة تل ابيب بالاضافة الى دراسات عليا ـ ادارة اعمال من جامعة هارفارد ـ امريكا.

التحق بالجيش الاسرائيلي عام ١٩٥٧ في سلاح الجو، وتولى مناصب قيادية متنوعة كطيار حربي فقائد سرب طائرات فقائد لعدة قواعد جوية، انهى دورة أمن في كلية الأمن التابعة لسلاح الجو الامريكي.

بتاريخ ٨٥/٦/٦ عين رئيسا لشعبة التخطيط في الاركان العامة خلفاً للعميد مناحم عينان.

يعتبر من المقربين للجنرال دان شمرون رئيس اركان الجيش الاسرائيلي وعرف عنه موقفه المعارض لمشروع طائرة «اللافي».

◐◐ الكتب الصادرة عن دار الجليل ◐◐

١ ـ عمود النار، الاسطورة التي قامت عليها اسرائيل
ترجمة غازي السعدي (صدر بالتعاون مع المؤسسة العربية للدراسات والنشر

---

٢ ـ الاستيطـان، التطبيق العملي للصهيونية
المهندس الزراعي عبدالرحمن ابو عرفه
طبعة جديدة
«مزيدة ومنقحة»

---

٣ ـ حرب الجليل، الحرب الفلسطينية ـ الاسرائيلية، تموز ١٩٨١
بدر عبدالحق وغازي السعدي (صدر بالتعاون مع المؤسسة العربية للداسات والنشر

---

٤ ـ الكتاب السنوي ١٩٨١
توثيق لأبرز المعلومات والأحداث في فلسطين المحتلة
هيئة الرصد والتحرير:
غازي السعدي، نواف الزرو، غسان كمال
(صدر بالتعاون مع المؤسسة العربية للدراسات والنشر)

---

٥ ـ الكتاب السنوي ١٩٨٢
توثيق لأبرز المعلومات والأحداث في فلسطين المحتلة
هيئة الرصد والتحرير:
غازي السعدي، نواف الزرو، غسان كمال

---

٦ ـ الحرب الفلسطينية ـ الاسرائيلية في لبنان (١)
شهادات ميدانية لضباط وجنود العدو
بدر عبدالحق وغازي السعدي

---

٧ ـ الحرب الفلسطينية ـ الاسرائيلية في لبنان (٢)
مايكل جانسن
ترجمة محمود برهوم

---

٨ ـ الحرب الفلسطينية ـ الاسرائيلية في لبنان (٣)
وثيقة جرم وادانة
غازي السعدي

---

٩ ـ الحرب الفلسطينية ـ الاسرائيلية في لبنان (٤)
اهداف ... لم تتحقّق
غازي السعدي

١٠ـ الحرب الفلسطينية ـ الاسرائيلية في لبنان (٥)
معتقل انصار ـ وصراع الارادات
سليم الجنيدي

١١ـ الحرب الفلسطينية ـ الاسرائيلية في لبنان (٦)
الحرب المضللة
زئيف شيف وايهود يعاري
ترجمة: غازي السعدي

١٢ـ الحرب الفلسطينية ـ الاسرائيلية في لبنان (٧)
فظائع الحرب اللبنانية
ترجمة: زكي درويش

١٣ـ الحرب الفلسطينية ـ الاسرائيلية في لبنان(٨)
لبـــنان هزيمة المنتصرين وانتصار القضية
اللجنة ضد الحرب في لبنان

١٤ـ الحرب الفلسطينية ـ الاسرائيلية في لبـنان(٩)
الأسرى اليهود وصفقات المبادلة
إعداد: غازي السعدي

١٥ـ رسائل من قلب الحصار
من ابو عمار الى الجميع

١٦ـ يوميات من سجون الاحتلال (١)
زنزانة رقم (٧)
فاصل يونس

١٧ـ المثلث الايـراني: العـلاقـات السريـة الاسرائيلية الامريكية الايرانية في عهد الشاه
الصحفي شموئيل سيجف
ترجمة: غازي السعدي

١٨ـ هل يوجد حل للقضية الفلسطينية؟
مواقف اسرائيلية
آلوف هار ابن
ترجمة: غازي السعدي

١٩ـ عملية الدبويا كما يرويها منفذوها
المحامي درويش ناصر

٢٠ـ مراكز القوى في اسرائيل ١٩٦٣ ـ ١٩٨٣
ونموذج صنع القرار السياسي في اسرائيل
للدكتور نظام بركات

٢١ـ مشاريع التسوية للقضية الفلسطينية ١٩٤٧ـ١٩٨٢
منير الهور وطارق الموسى

٢٢ـ غوش ايمونيم
الوجه الحقيقي للصهيونية
داني روبنشتاين
ترجمة: غازي السعدي

٢٣ـ عش العصفور
قصة للاطفال
منير الهور

٢٤ـ رؤى مستقبلية عربية في الثمانينات
تأليف: د. احمد صبحي الدجاني

٢٥ـ ايام دامية في المسجد الاقصى المبارك
الدكتور احمد العلمي

٢٦ـ حق الشعب العربي الفلسطيني في تقرير المصير
يوسف قراعين

٢٧ـ الاحد الاسود
تصوّر امريكي صهيوني للعمل الفدائي الفلسطيني
ترجمة: حسن اسماعيل مشعل

٢٨ـ خارطة فلسطين
وهي خارطة تمثّل سهول وهضاب وجبال ووديان ومدن وقرى فلسطين (ملوّنة)

٢٩ـ بروتوكولات حكماء صهيون
المجلد الاول ـ عجاج نويهض

٣٠ـ بروتوكولات حكماء صهيون
المجلد الثاني ـ عجاج نويهض

٣١ـ الاردن وفلسطين
وجهة نظر عربية
د. سعيد التل

٣٢ـ الاقتصاد الاسرائيلي بين دوافع الحرب والسلام
للدكتور فؤاد حمدي بسيسو

٣٣ـ الاستعمار وفلسطين
رفيق شاكر النتشه

٣٤ـ الحرب من اجل السلام
عيزر وايزمن ـ ترجمة غازي السعدي

٣٥ـ الموســـــاد، جهاز المخابرات الاسرائيلي السري
دنيس اينبرغ، ايلي لاندو، اوري دان

٣٦ـ التوازن العسكري في الشرق الاوسط
اعـداد مركـز الدراسات الاستراتيجية بجامعة تل ابيب
ترجمة: نبيه الجزائري

٣٧ـ بطاقـات فنيـة (لوحـات فنيـة تعبر عن الانتماء الفلسطيني)
اعداد: د. كامل قعبر

٣٨ـ بطاقات فنية (مجموعة)
بطاقات على شكل دفتر الشيكات
اعداد: د. كامل قعبر

٣٩ـ الكتاب الاسود
عن يوم الارض ٣٠ آذار ١٩٧٦

٤٠ـ في سَـرْبيّة الصحراء
سميح القاسم

٤١ـ الخيار النووي الاسرائيلي
شاي فيلدمان
ترجمة: غازي السعدي

٤٢ـ انتهاك حقوق الانسان في الاراضي المحتلة
شهادات مشفوعة بالقسم
ترجمة: سليم راغب ابو غوش

٤٣ـ نقاط فوق الحروف
مناقشة لردود الفعل تجاه مبادرتي الامير فهد وبريجنيف
خالد الحسن

٤٤ـ قراءة سياسية في مبادرة ريغان
خالد الحسن

٤٥ـ فلسطينيــــات
خالد الحسن

٤٦ـ الاتفاق الاردني ـ الفلسطيني للتحرك المشترك
خالـــد الحســــن

٤٧ـ من ملفات الارهاب الصهيوني في فلسطين(١)
جرائم الارغون وليحي ١٩٣٧ ـ ١٩٤٨
يعقوب الياب ـ ترجمة غازي السعدي

٤٨ـ من ملفات الارهاب الصهيوني في اسرائيل(٢)
مجازر وممارسات ١٩٣٦ ـ ١٩٨٣
اعداد: غازي السعدي

٤٩ـ من ملفات الارهاب الصهيوني في فلسطين (٣)
دور الهاغاناه في انشاء اسرائيل
د. حمدان بدر

٥٠ـ ملصق يوم الارض
بريشة سليمان منصور

٥١ـ ملصق جمل المحامل
بريشة سليمان منصور

٥٢ـ ملصق قبة الصخرة
صورة تبرز معالمنا التاريخية والدينية في القدس

٥٣ـ فلسطين تأريخاً ونضالاً
نجيب الأحمد

٥٤ـ فلسطينيات في سجن النساء الاسرائيلي
طيور نفي ترتسا
وليد الفاهوم

٥٥ـ المؤسسة العسكرية الصهيونية في دائرة الضوء
اسرائيل عسكر وسلاح (١)
اعداد: بشير البرغوثي

٥٦ـ اتفاقيات السلم المصرية ـ الاسرائيلية في نظر القانون الدولي
محمد الرفاعي

٥٧ـ الجـــذور
فتحي فوراني

٥٨ـ فلسطين ... الارض والوطن (١)
قرية الدوايمة
موسى عبدالسلام هديب

٥٩ـ خط الدفاع في الضفة الغربية
وجهة نظر اسرائيلية
اريه شليف
ترجمة: غازي السعدي

٦٠ـ تشريقة بني مازن
د. عبداللطيف عقل

٦١ـ القمع والتنكيل في سجن الفارعة
اعداد: لجنة الحقوقيين الدولية
القانون من اجل الانسان

٦٢ـ صورة العربي في الادب اليهودي
الدكتورة ريزا دومب
ترجمة: عارف عطاري

٦٣ـ فلسطين ارض وتاريخ
د. محمد النحال

٦٤ـ القدس ماضيها، حاضرها، مستقبلها
فايز فهد جابر

٦٥ـ القضية الفلسطينية في القانون الدولي.. والوضع الراهن
د. جابر الراوي

٦٦ـ شوكة في عيونــكم
مئير كهانا
ترجمة: غازي السعدي

٦٧ـ حرب الاستنزاف
د. محمد حمزة

٦٨ـ القــــرار
ألفان واثنا عشر يوماً في سجون الاحتلال
رشاد أحمد الصغيّر

٦٩ـ المطامع الاسرائيلية في مياه فلسطين والدول العربية المجاورة
بشير شريف البرغوثي

٧٠ـ أزمة الاستخبارات الاسرائيلية
تسفي لنير
قسم الدراسات

٧١ـ اسرائيل عام ٢٠٠٠
(تصورات اسرائيلية)

٧٢ـ دعوى نزع الملكية
الاستيطان اليهودي والعرب
في الفترة ١٨٧٨ / ١٩٤٨
ترجمة: بشير البرغوثي

٧٣ـ ندوة مشاكل التعليم الجامعي
في الوطن المحتل والروح الجامعية

٧٤ـ سميح القاسم
ـ قصائد ـ
شخص غير مرغوب فيه

٧٥ـ الشخصية العربية (٢)
في الادب العبري الحديث
١٩٤٨ ـ ١٩٨٥
غانم مزعل

٧٦ـ القضية الفلسطينية
أكرم زعيتر

٧٧ـ فلسطين الام وابنها البار
«عبدالقادر الحسيني»
عيسى خليل محسن

٧٨ـ عرب التركمان
ابناء مرج ابن عامر
الجزء الاول
تأليف: علياء الخطيب

٧٩ـ المرأة الفلسطينية
والاحتلال الاسرائيلي
تأليف: ميسون العطاونة الوحيدي

٨٠ـ نادية برادلي
الفدائية المغربية الشقراء
ترجمة: غسان كمال

٨١ـ الاعلام الاسرائيلي
غازي السعدي ومنير الهور

٨٢ـ تقرير الارض المحتلة
المقدم الى الدورة (١٨)
للمجلس الوطني الفلسطيني
اعداد: قسم الدراسات والابحاث

٨٣ـ الوجه الحقيقي للموساد
د. وجيه الحاج سالم
و آنور خلف

٨٤ـ العمق الاستراتيجي
في الحروب الحديثة
ترجمة: بدر عقيلي

٨٥ـ شخصيات صهيونية (١)
مذكرات الجنرال رفائيل ايتان
ترجمة: غازي السعدي

٨٦ـ شخصيات صهيونية (٢)
شلومو هيلل
وتهجير يهود العراق
ترجمة: غازي السعدي

٨٧ـ شخصيات صهيونية (٣)
ثيودور هيرتسل
عراب الحركة الصهيونية
اعداد قسم الدراسات

٨٨ـ شخصيات صهيونية (٤)
شـــارون
بلدوزر الارهاب الصهيوني
ترجمة: غازي السعدي

٨٩ـ شخصيات صهيونية (٥)
آباء الحركة الصهيونية
ترجمة: عبدالكريم النقيب

٩٠ـ شخصيات صهيونية (٦)
موشيه ديّان...
أنا وكامب ديفيد
ترجمة: غازي السعدي

٩١ـ شخصيات صهيونية (٧)
بن غوريون والعرب
ترجمة: غازي السعدي

٩٢ـ الحافلة رقم ٣٠٠
و«فضيحة الشين بيت»
ترجمة واعداد: احمد بركات

٩٣ـ آه يا بلدي!!
روايـــة
أكرم النجار

٩٤ـ من رواد النضال الفلسطيني
في فلسطين ١٩٢٩ ـ ١٩٤٨
زياد عودة

٩٥ـ الحركة العمالية العربية في فلسطين
تأليف: سليم الجنيدي

٩٦ـ الموسوعة العسكرية الاسرائيلية (١)
سلاح الجو الاسرائيلي
بقلم: زئيف شيف
ترجمة: دار الجليل



طبع في شركة الشرق الأوسط للطباعة ـ تلفون ٨٩٤٩٤٠/٨٩٤٩٤١ ـ ص.ب ١٥٢٨٦ ـ ماركا الشمالية/عمان/الأردن

الموسوعة العسكرية

هذا الكتاب

... واحد من ثمانية عشر مجلداً، تغطي مختلف الاسلحة، التي يتشكل الجيش الاسرائيلي من مجموعها، عدة وعتادا وتنظيما...

ويتناول تحديدا، سلاح الجو، الذي كان وما يزال، محط اهتمام الزعماء الاسرائيليين، بحيث يكون قادرا على توجيه ضربات استباقية رادعة أو حسم أي معركة، خلال أيام، ان لم يكن ساعات، في محاولة لخلق استراتيجية، تشكل بديلا للعنصر البشري، الذي تعاني اسرائيل من خلل واضح فيه..

ويلقي الضوء، على الجهود الموصولة، التي بذلها ويبذلها قادة اسرائيل، لرفدسلاحهم الجوي، بكل جديد، من حيث النوع والتكنولوجيا والكم، فضلا عن محاولات يائسة، لايجاد نوع من الاستقلال الانتاجي، في ميدان الطيران، تمثلت ذروته في طائرة «لافي»، التي اصبحت اثرا بعد عين، عندما اتضح انها اكبر بكثير من صلف وغطرسة وعنجهية الاسرائيليين: مدنيين وعسكريين..

بيد ان هذا السلاح، على اهميته القصوى، وقدرته التي لا يمكن انكارها، غدا، هذه الايام، خارج دائرة الوهج التي وضع فيها، في غمرة توفر التكنولوجيا الدفاعية، وانضمام طائرات متقدمة، الى اساطيل الطيران العربية..

ولعل من محاسن الصدف، ان يتوافق اصدار هذا المجلد من الموسوعة العسكرية الاسرائيلية، مع تنفيذ عملية "قبية"، التي استطاع احد ابطالها، على الاقل، ان يخترق بطائرته الشراعية، تكنولوجيا الرادارات الاسرائيلية، ويحيد السلاح الجوي الاسرائيلي (المتقدم)، ليهبط في شمال فلسطين، ويقتحم معسكرا اسرائيليا مدججا بالسلاح والجنود، فيعمل فيه قتلا وجرحا ودمارا...

وليس بخافٍ، ان مجلدات الموسوعة العسكرية الاسرائيلية الثمانية عشر، الذي يعتبر هذا الكتاب باكورتها، انما وضعت خصيصا لخدمة الجيش الاسرائيلي، بيد ان ترجمتها ووضعها بين ايدي الباحثين والمختصين والمهتمين والعسكريين العرب، سيحقق فائدة، فيما نعتقد..

الثمن : ٤ دنانير



دار الجليل للنشر
والدراسات والابحاث الفلسطينية

ص.ب ٨٩٧٢ تلفون ٦٦٧٦٢٧
تلكس ٢٣٠٣١